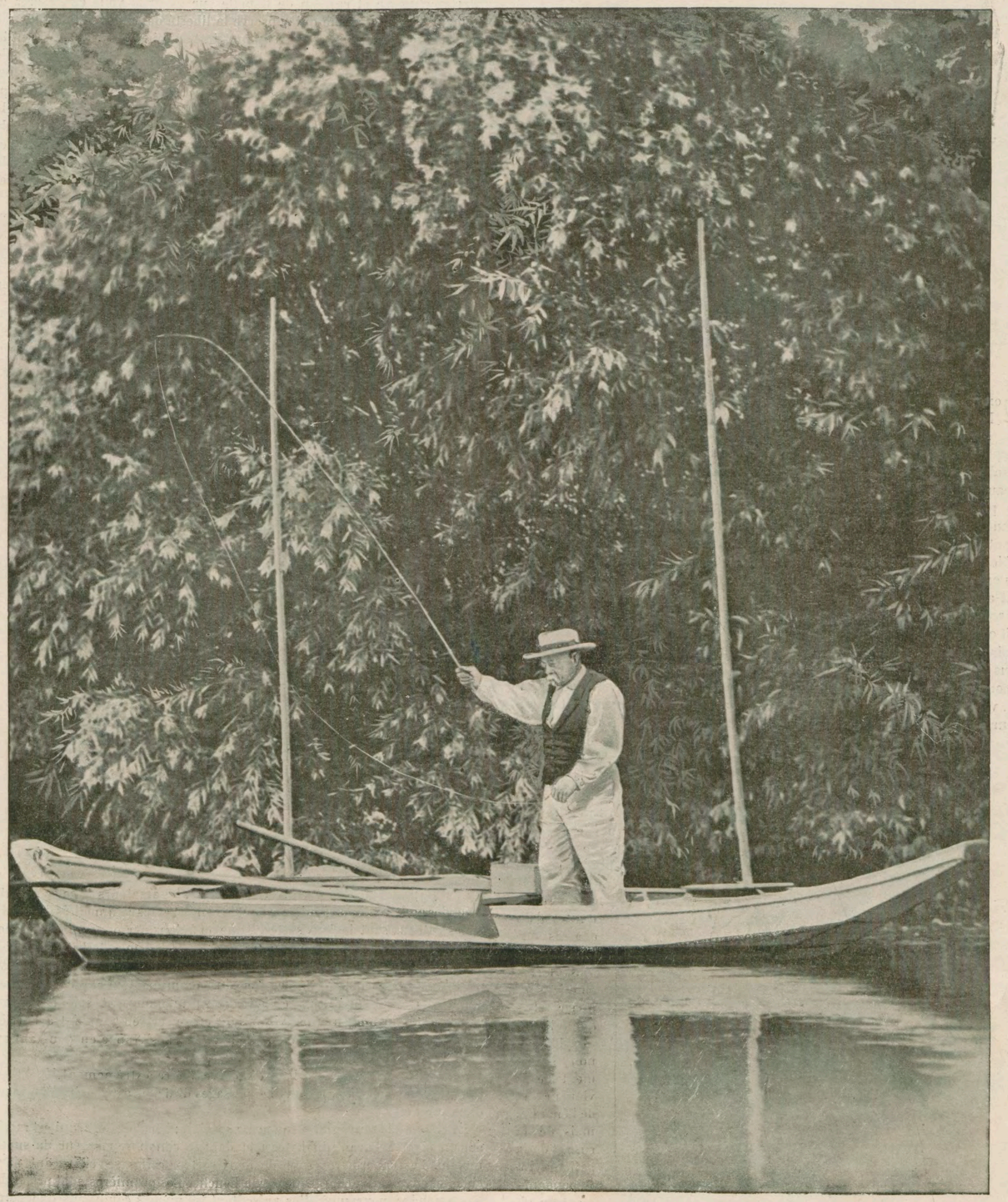
LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

3 Septembre 1899 — N° 51

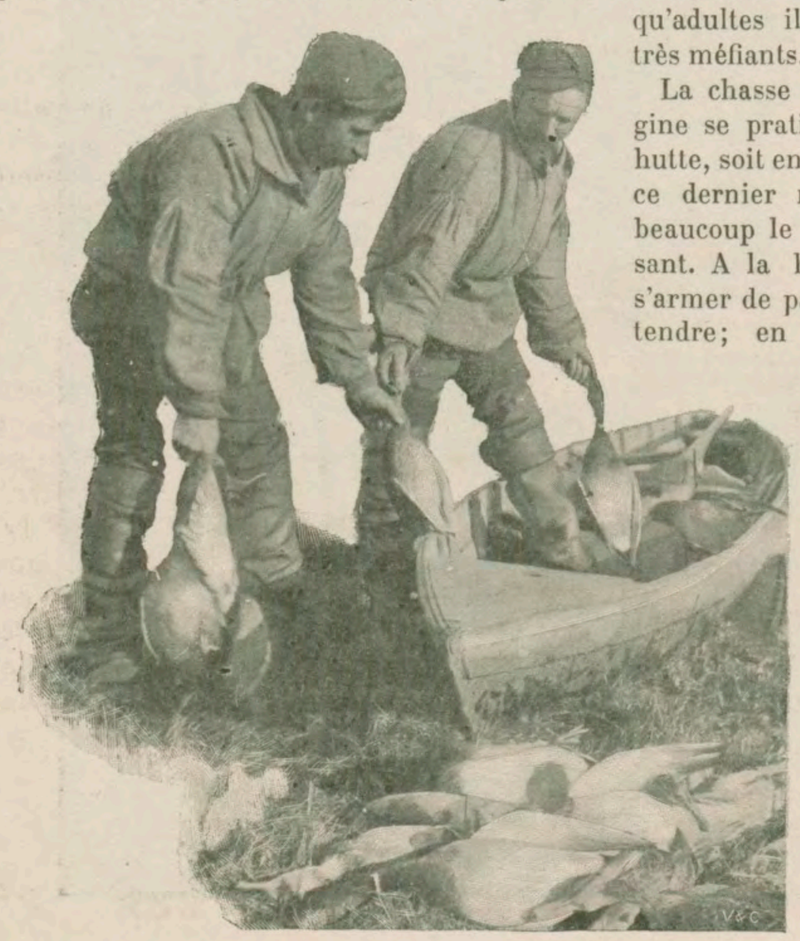


(Cliché P. L.) LES SPORTS PAISIBLES : PÊCHEUR A LA LIGNE SUR LES BORDS DE LA MARNE

La chasse aux canards dans les marais

On peut y aller carrément, les canards ne sont pas en vue.

Voici la chasse ouverte dans la plupart des départements : nos modernes Nemrods s'en donnent à cœur joie, on tiraille ferme un peu partout sur le gibier, poil ou plume. En ce moment, les fervents, ceux pour lesquels la chasse est non seulement un plaisir, mais pour ainsi dire un besoin, consacrent au moins un jour par semaine à la poursuite du gibier d'eau. Bien que la sauvagine soit plutôt une chasse d'arrière-saison, ou de printemps, époques auxquelles les migrateurs entreprennent leurs grands voyages, dans les contrées marécageuses de France et principalement en Picardie, on chasse les *halbrans*. Ne croyez pas que ce soit là un gibier d'espèce nouvelle ; le halbran est le jeune canard sauvage. Lorsque les canards sauvages, plus communément connus sous le nom de *colovrits*, ont accompli leur migration de printemps, les bandes se dispersent pour s'accoupler. La cane sauvage établit son nid sur le bord des étangs, elle fait ordinairement de huit à seize œufs, qu'elle couve pendant près d'un mois ; vingt-quatre heures après leur naissance les petits vont déjà à l'eau, sous la surveillance attentive de leur mère ; quant au père, dès que sa femelle a commencé à couver, il s'enfuit pour convoler vers de nouvelles amours. Et, vers la fin août les jeunes canards commencent à voler ; ce sont alors, pour les chasseurs, des *halbrans*, assez jolis et très amusants à tirer, tandis qu'adultes ils deviennent très méfiants.



Une bonne chasse.

La chasse de la sauvagine se pratique soit à la hutte, soit en bateau, mais ce dernier mode est de beaucoup le plus intéressant. A la hutte, il faut s'armer de patience et attendre ; en bateau c'est une des chasses qui offrent les plus fortes émotions et pour laquelle il faut déployer non seulement de la vigueur et de l'énergie, mais de la ruse et de la patience. Indépendamment du gibier dont il faut tromper la vigilance quand on l'a découvert, le chasseur a encore son bateau à conduire, et il doit se transformer en habile et hardi nautonnier.

Avant tout le chasseur de sauvagine doit jouir d'un bon tempérament, avoir bon pied, bon œil et bon estomac, et surtout brûler du feu sacré.

Pour chasser le canard au marais, il faut être chaudement vêtu ; la question du vêtement est d'une importance capitale si l'on veut éviter les rhumatismes, les sciatiques et leur cortège de douleurs, et encore....

Portez chemise et caleçon de flanelle sur lesquels vous endosserez un vêtement chaud et souple qui conserve la liberté des mouvements. Pour le haut du corps rien n'est meilleur qu'un tricot de laine comme en portent les marins. Sur le tout passez une blouse en toile blanchâtre imperméable, suffisamment ample, avec manches sans poignets. Pour la tête, ayez une coiffure souple avec visière devant et derrière. Voilà pour le haut du corps. Pour le bas : un pantalon de flanelle, des bas de laine, et des bottes dont les tiges seront plus ou moins hautes suivant la contrée. Comme couleur des vêtements le blanc ou le gris clair s'impose. Certes, cet accoutrement n'est pas élégant et l'odeur des bottes frottées à l'huile de poisson, pour les rendre parfaitement imperméables et souples, éloignera de vous les délicats, mais dans les marais on ne fait autres conquêtes que celles des canards, des vanneaux et des pluviers, et on oublie le boulevard et les cinq à sept mondains.

❦

Après l'équipement, l'armement : le bateau et la canardière.

En France, on construit peu de bateaux spéciaux pour cette chasse dans

Mais quand ils sont près, on ne saurait user de trop de précautions pour approcher ces méfiants volatiles.

les marais ; mais en Angleterre, pays pratique, les amateurs de ce sport ont su créer des embarcations réunissant tout le confort et les commodités désirables.

Les bateaux sont de deux sortes, à une ou à deux personnes, leur longueur varie entre 5 m. 25 (bateaux à une personne), et 6 m. 25 (bateaux à deux personnes) ; la largeur du plancher du fond ne doit pas atteindre 1 mètre ; cette étroitesse permet de manœuvrer plus communément et plus rapidement dans les eaux tranquilles. Ces bateaux se manœuvrent soit à l'aide de pagaies, soit au moyen d'un aviron dont on se sert en godillant à l'arrière, ou si l'on chasse dans les bas-fonds, le chasseur s'avance en poussant avec un bâton.

Inutile d'ajouter que les bateaux doivent être extrêmement légers pour pouvoir être portés à bras dans les passages difficiles ou passés d'un marais dans un autre.

La chasse à la sauvagine a son arme spéciale : la canardière, qui est montée sur un pivot à l'avant du bateau et dont le canon repose sur un support mobile. Les canardières sont de deux sortes, celles se chargeant par la culasse, et celles se chargeant par la bouche. Les premières sont préférables aux secondes, pourvu qu'elles présentent les mêmes conditions de légèreté, de solidité et de longue portée ; mais il y a peu d'armuriers qui soient

A la pêche des cadavres.

capables de construire convenablement une canardière se chargeant par la culasse et de poids léger. Toutes sont généralement d'un prix élevé et d'un poids considérable ; aussi les canardières se chargeant par la bouche seront toujours les plus employées, car elles sont plus légères, plus simples, aussi justes et elles ne se détraquent pas facilement.

On fait le plus souvent les canardières à canons doubles, sans crosses comme celles des fusils de chasse, puisque le tireur n'épaule pas à proprement parler; c'est un embarras: cela tient de la place dans un endroit où il n'y en a pas beaucoup et où on a besoin de l'entière liberté de ses mouvements; une simple poignée dans le genre de celle des pistolets est suffisante.

Le poids de la poudre variera suivant la proportion que l'on emploiera, proportion différant elle-même avec les circonstances, les besoins, les conditions climatériques ou atmosphériques. Le forage choke-bored dans ces gros calibres — car le calibre des canardières varie de 28 à 30, comme leur poids de 30 à 85 kilos — donne d'excellents résultats; il faut donc l'employer de préférence au forage cylindrique. Le chargement des canadières à culasse mobile ne présente aucune difficulté, il n'en est pas de même de celui des canardières à baguette qui exige une grande habitude. Je n'entrerai pas dans le détail de ce chargement, ceux qui connaissent leur arme doivent la savoir charger. Un petit conseil cependant : si l'on veut obtenir un coup plus serré et portant plus loin, on peut mélanger au plomb, soit de la fécule de riz, de pommes de terre, ou simplement de la farine. Le poids de la charge de plomb varie, suivant les calibres, de 250 à 1000 grammes.

Outre sa canardière, le chasseur en bateau doit être muni d'un fusil de chasse ordinaire pour pouvoir achever les blessés qui seront souvent en nombre assez considérable.

♣

Le bateau armé, on part, en pagayant silencieusement, et avançant avec un redoublement de prudence quand on approche de la bande des canards. Avant d'arriver à bonne portée, le chasseur se couche littéralement dans son bateau, ne perdant pas de vue les oiseaux et poussant sa barque avec deux petites perches. Si l'on chasse en nombre, chaque chasseur dirige son bateau vers le même point, et de loin l'équipe qui s'avance aussi en triangle, semble, elle aussi, un vol de canards. Puis, tout doucement, quand on est enfin à portée, les canardières sont braquées et partent toutes ensemble; les chasseurs se lèvent alors et avec leur fusil abattent encore nombre de ceux qui ont pu échapper à la décharge des canardières. Le butin est ramassé et on recommence un peu plus loin.

Et, maintenant, chasseurs de sauvagine, je vous souhaite une ample moisson de halbrans.

Que le grand saint Hubert vous ait en sa sainte et digne garde!

PAUL MÉGNIN.

♣♣♣

Trois malheureuses bêtes qui ne se doutent pas que la mort est si proche.

Un Instrument d'Acrobate

Nous ne conseillerons pas aux amateurs de plein air et de tourisme l'instrument d'acrobate dont ils trouveront le cliché ci-dessous et qui nous vient d'Amérique, où on l'appelle *the freak* c'est-à-dire le caprice, la boutade. Car, même en Amérique, où pourtant les inventions les plus saugrenues ont libre cours, on ne semble pas prendre très au sérieux *the freak* de Philipps.

Le fait est qu'on voit mal un gentleman ou l'une de nos élégantes cyclistes pédaler dans cette position sur les boulevards.

Philipps, son inventeur, et jusqu'ici, le seul être humain qui ait consenti à risquer ses os sur cette machine bizarre, a néanmoins couvert le mille en 1 minute 56 secondes, ce qui est loin d'être un mauvais temps.

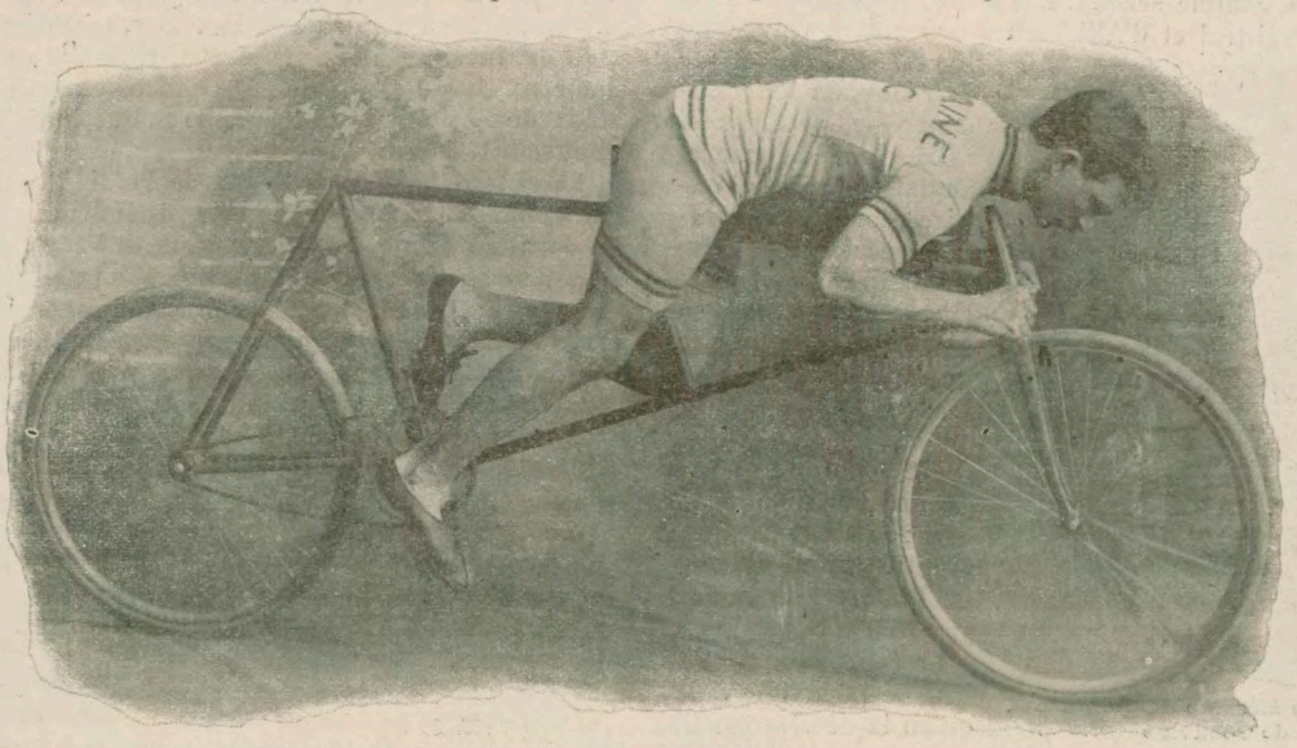
Le record est loin évidemment, mais Philipps est également loin d'avoir la prétention de battre le record.

Malgré ces brillantes prouesses nous avouons ne pas recommander encore à nos amis *the freak* de Philipps pour une promenade au bois de Boulogne ou même pour monter la côte de Picardie, encore moins pour la descendre.

Si cependant quelqu'un de nos lecteurs désire savoir l'adresse du fabricant, nous nous ferons un plaisir de la lui indiquer, ainsi que celle d'une de nos meilleures compagnies d'assurances sur la vie.

L'un ne va pas sans l'autre.

C. P.



Une nouvelle bicyclette américaine, peu recommandée aux amateurs de paysage.

♣♣♣

Le Grand Prix de Deauville

Au point de vue sportif, le grand prix de Deauville est une des plus importantes courses de l'année : elle met en présence les chevaux d'ordre supérieur, de trois et quatre ans. La lutte est des plus intéressantes et peut prendre place immédiatement après celle qui marque le Grand Prix de Paris.

Au point de vue mondain, le Grand Prix de Deauville constitue l'une des journées où font assaut d'élégance les plus charmantes et les plus aristocratiques représentantes du grand monde cosmopolite réuni sur la côte normande.

On peut affirmer que cette année a vu l'un des plus brillants Grands Prix qui se soient courus à Deauville. Cette journée fut l'heureux couronnement d'une réunion qui a eu le plus beau des succès. La température a été tout simplement idéale ; aussi la foule était-elle considérable. Les trains spéciaux du matin avaient amené de Paris le public qui ne se déplace qu'aux grands jours ; de toutes les villégiatures environnantes, les sportsmen échelonnés le long de la côte normande étaient arrivés à Deauville.

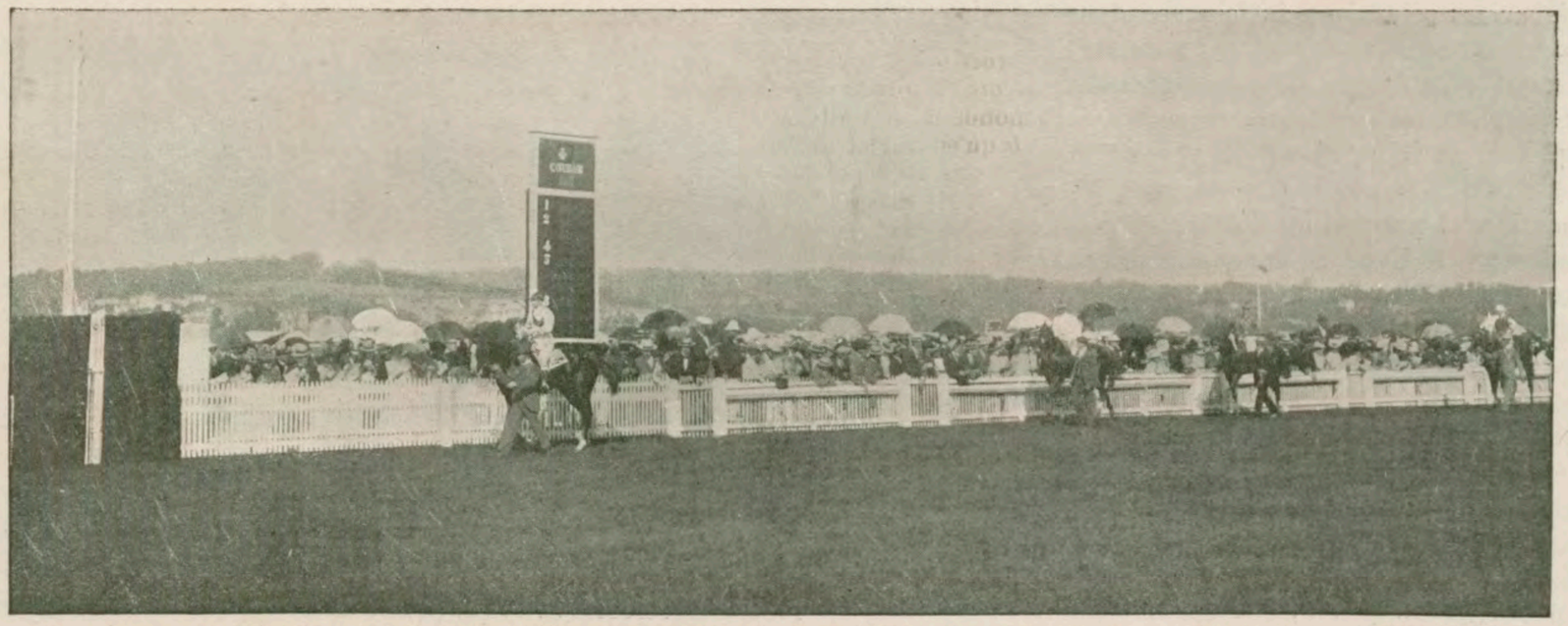
Le pesage et la pelouse étaient littéralement combles ; la recette a dû être l'une des plus belles que l'hippodrome ait jamais encaissées.

Dans la partie féminine de l'assistance, les étoffes claires et les nuances tendres avaient été adoptées avec un ensemble étonnant ; partout le blanc, le bleu, le rose, le vert d'eau, le mauve, le violet rouge formaient une gamme de tons faite pour charmer les yeux.

L'espace restreint qui m'est accordé ne me permet pas de décrire quelques toilettes particulièrement réussies : je le regrette sincèrement.

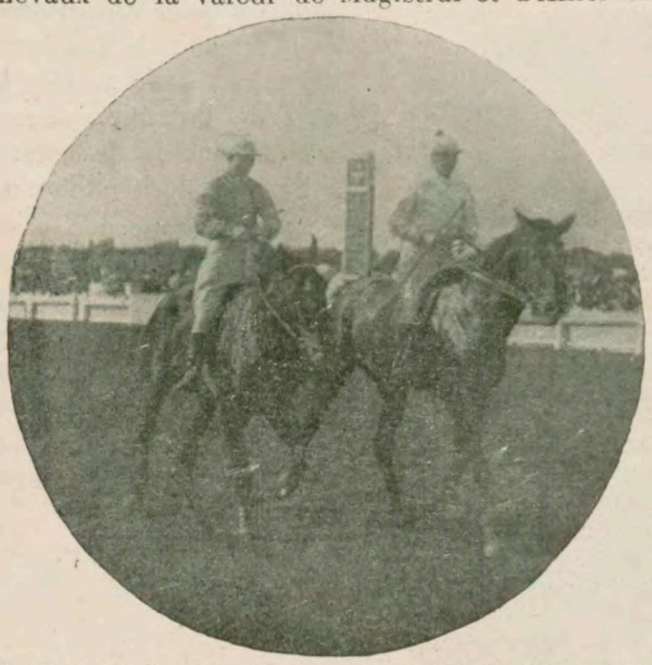
Le héros de cette fête de l'élégance et du grand ton a été le poulain Fou-Rire qui a gagné la course, non pas en grand cheval, mais en très bon cheval et aussi facilement qu'il a remporté ses autres victoires. L'intérêt de la lutte était rehaussé encore par la présence d'un champion anglais, Merman, appartenant à la belle Mme Langtry. On sait que cette célèbre *professionnal beauty* fait courir en Angleterre, sous le pseudonyme de M. Jersey. Merman, excellent cheval de handicap, avait été amené d'Angleterre en condition parfaite et il avait toute la confiance de nos voisins d'outre-Manche.

Allier au paddock, avant le Grand Prix de Deauville.



Les concurrents du Grand Prix de Deauville se rendant au poteau. En avant : *Fou-Rire*, par Palais-Royal et Fourchette, à M. Fasquel (Ware), entraîné par Denman, qui sortit vainqueur de l'épreuve, battant facilement Merman, à Mrs Langtry.

Le cheval anglais n'a pu prendre que la deuxième place ; il est bon d'ajouter qu'il rendait vingt livres à un poulain que l'on peut classer comme troisième dans sa génération. La course de Merman a donc été extrêmement honorable, d'autant plus que, comme second, il a battu, somme toute, des chevaux de la valeur de Magistral et d'Allier en leur rendant vingt-cinq livres, d'Hervé et de Fair-Boy, en leur rendant vingt-neuf livres.



Rentrée d'*Allier* (French) et de *Merman* (N. Robinson), après le Grand Prix de Deauville.

La place du cheval anglais derrière Fou-Rire, doit faire regretter un accident survenu le matin même à Libaros, accident qui a mis hors de course le poulain de M. Achille Fould. A vingt livres du cheval âgé, Libaros avait une excellente chance contre Fou-Rire ; dans tous les cas, la lutte eût été chaude et l'intérêt en aurait grandi d'autant.

La course du Grand Prix de Deauville vaut qu'on la décrive par le menu : Le champ se composait de six partants, qui ont défilé dans l'ordre du programme, devant les tribunes ; habitude qui prête une certaine solennité à la lutte qui va se dérouler sous les yeux des spectateurs : *Ave Cesar, morituri te salutant* !

Au baisser du drapeau du starter, Allier, au vicomte Foy, a mené le peloton à une allure modérée, suivi immédiatement de Fou-Rire, Hervé, Fair-Boy, Merman et Magistral. A mi-tour de piste, en face des tribunes, Hervé et Fou-Rire étaient sollicités par leurs jockeys respectifs et accentuaient le train ; entre les tournants, Fair-Boy était battu et Merman, qui fermait le peloton, arrivait rapidement, le traversait et venait se placer à côté de Fou-Rire qui accélérait encore le train et entrait le premier dans la ligne droite.

Le poulain de M. Fasquel s'assurait ainsi une bonne avance sur laquelle il a vécu paisiblement, pour venir au *winning post*, vainqueur de deux longueurs avec aisance. Merman a fait des efforts tardifs, mais n'a pu rejoindre Fou-Rire. Le cheval anglais ne s'est pas livré bien franchement à son cavalier pour la lutte finale ; celui-ci a eu beaucoup de peine à maintenir l'animal à la corde, pour empêcher les autres concurrents de venir lui enlever la seconde place. Néanmoins Merman prenait très nettement la place de second sur Magistral ; Hervé quatrième, Allier cinquième et Fair-Boy, très déchu, dernier.

Il est incontestable que si Fou-Rire est un bon cheval, c'est aussi un heureux cheval et souvent la chance vaut mieux que la qualité. Quand ces deux dons sont réunis dans le même individu — homme ou cheval — tout sourit à l'être ainsi favorisé.

La victoire précédente du fils de Palais-Royal, la défaite qu'il a infligée à Alhambra III, l'a placé comme troisième dans sa génération — ainsi que je le disais au début — derrière Perth et Vélasquez. Après avoir constaté que Fou-Rire a vaincu Alhambra dans une lutte où celui-ci finissait boiteux (le prix de Longchamp), que Fou-Rire a été débarrassé, le matin même du grand Prix à Deauville, de Libaros qui pouvait lutter avec avantage de poids contre lui), il convient de répéter que le poulain de M. Fasquel est un cheval heureux.

Comme son propriétaire l'avait décidé, Fou-Rire s'est présenté en vente à 7 heures, à l'établissement du Tattersall. La mise à prix de 200 000 francs n'a pas été couverte et le cheval est retourné dans son écurie.

Les autres courses de la journée n'ont pas manqué d'intérêt. Le prix de Fourvacques s'est terminé par un dead heat entre Marinier et Cyclamen. Le prix de Trouville est revenu à Sophonisbe et celui du Conseil général à Victoire. Souris II a gagné facilement le prix du Calvados et Kaiser celui des Roches-Noires.

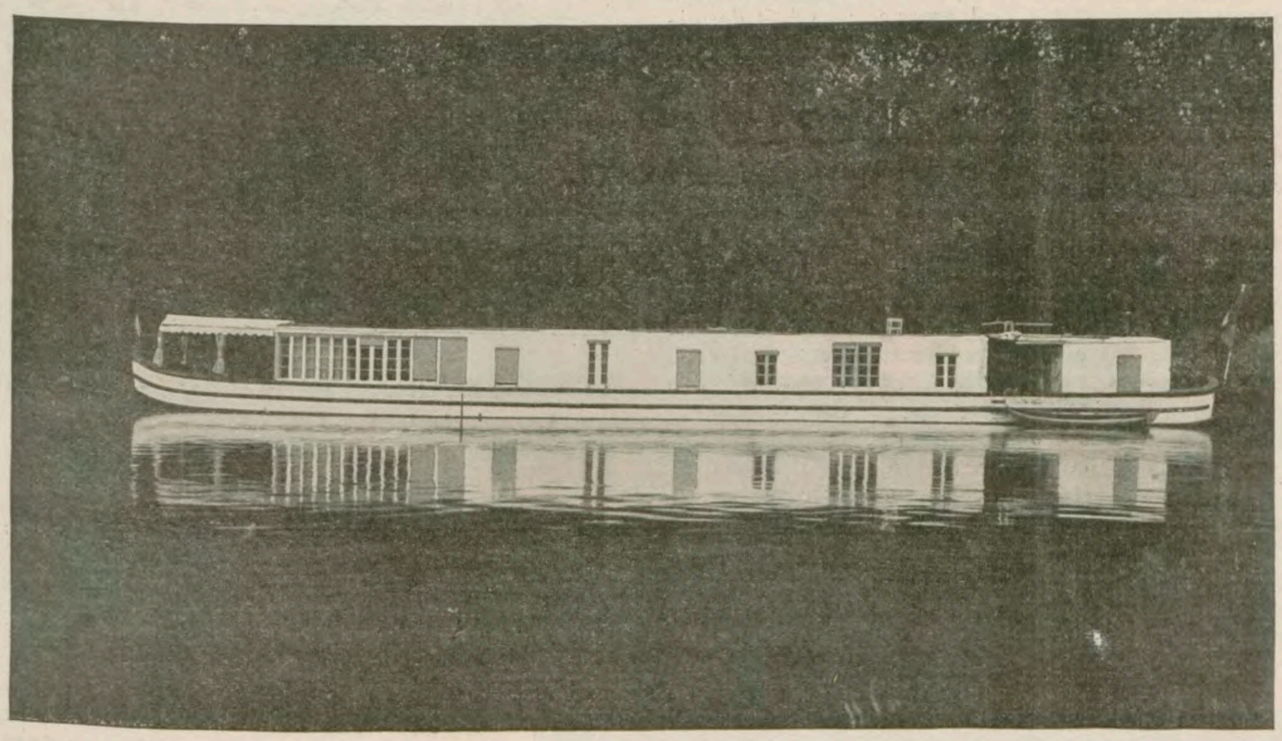
ALFRED DE SAUVENIÈRE.

(Clichés P. L.)

LE " PÉNICHING "

***

Par un beau matin d'avril de l'an de grâce 1616, Marion de Lorme, fille de Gabriel de Lorme, huissier à cheval au baillage de Châlons-sur-Marne, s'embarquait sur



(Cliché du Dr J. Charcot.) **La pèniche la *Dame Jeanne*.**

un *coche d'eau* pour se rendre à Paris, où l'appelait auprès d'elle sa bonne marraine la comtesse de Saint-Évremond. « C'était un lourd bateau de soixante pieds de long sur dix-huit de large. Six chevaux vigoureux, attelés à des câbles, le traînaient depuis la rive. On relayait de distance en distance, et l'on pouvait, en descendant le cours de l'eau, faire aisément de douze à quinze lieues par jour.

Il y avait sur le pont des toiles disposées en forme de tente pour garantir du soleil. Par le mauvais temps on s'abritait dans l'intérieur du bateau même, où se trouvait la chambre commune, avec des bancs rangés autour. Nous étions trente passagers. . . . . .

. . . . . .

C'était une façon de voyager tout à la fois agréable et commode... »

Cette appréciation de Marion de Lorme qui s'y connaissait, a sa valeur et c'est peut-être bien elle qui a suggéré à un de nos contemporains l'idée de faire revivre un de ces « coches d'eau », moyen de transport florissant surtout sous Louis XIII et Louis XIV, pour pouvoir voyager non seulement en France, mais même dans la plus grande partie de l'Europe.

En effet, grâce aux fleuves et rivières réunis par des canaux, il est facile, sans affronter les caprices de la mer, d'aller par eau jusqu'aux frontières de la Russie, en traversant la Belgique, la Hollande et l'Allemagne, jusqu'à la mer Noire, en allant rejoindre le Danube. Par ce procédé, on peut pénétrer dans l'intimité du pays en dehors des routes rendues encore plus banales par les bicyclettes et les automobiles.

L'un d'ailleurs n'empêche pas l'autre, car le « coche d'eau » peut contenir des bicyclettes pour tous les passagers; peut-être même un jour aura-t-il sa remise à automobile.

Nous sommes d'autant plus heureux de faire connaître ce procédé de voyage original, qu'il est *absolument français*. D'aucuns objecteront qu'il n'y a pas de pays au monde où il y ait plus de *house boats* qu'en Angleterre, mais à cela il est aisé de répondre que les coquets et même luxueux « house boats » qui encombrent la Tamise sont des bateaux d'habitation pouvant évidemment se déplacer au besoin, mais dans un rayon très limité et nullement faits pour le voyage proprement dit. Au contraire, notre *coche d'eau*, ou plus simplement notre péniche, est construite en vue du voyage et son rayon d'exploration n'a pour limites que celles des canaux et rivières ; en effet, l'obligation de passer dans les écluses et sous les ponts, d'offrir le moins de résistance possible à la traction, de gouverner convenablement, nécessite des formes spéciales et des dimensions qu'on ne peut dépasser. Il existe en Angleterre, en grand nombre, des house boats ; mais, de véritables péniches de voyage absolument pratiques, pouvant aller partout, emmenant avec elles un confort absolu, il n'en existe à ma connaissance qu'ici, et la *Dame Jeanne* est-elle encore le seul type presque parfait.

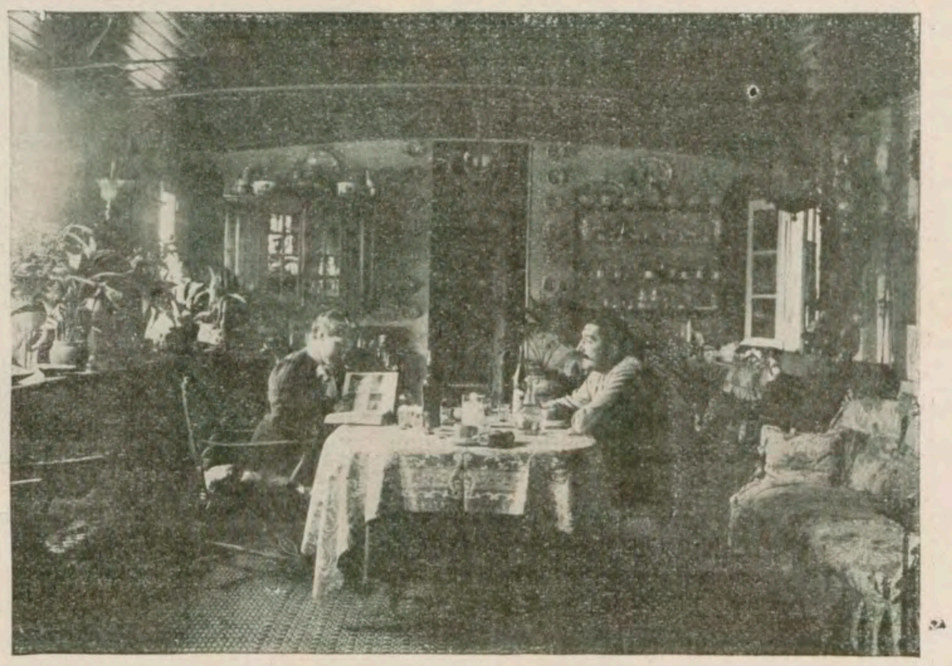
La *Dame Jeanne*, aimable jeu de mots qui a permis de rappeler à la fois le prénom de la gracieuse propriétaire et de broder sur son guidon une grosse bouteille tressée de paille, prend ses quartiers d'hiver, désarme, si j'ose profaner ce mot maritime pour une simple péniche, dans le petit bras de la Seine en amont du pont de Neuilly, dans une île admirable, à deux pas de Paris, ce qui permet à ses heureux propriétaires de l'utiliser au printemps comme maison de campagne, et d'être pendant toute la durée de la pêche largement approvisionnés en poisson. Il est évident que la *Dame Jeanne* n'a rien de l'élégance d'un yacht : nous autres marins la comparons même plutôt à une caisse à savon, mais c'est volontairement que les formes fines ont été bannies, car elles seraient à la fois inutiles et au détriment de la place, par conséquent du confort.

(Cliché J. Beau.) **La plage avant.**

(Cliché du Dr J. Charcot.)

Sur le toit.

C'est une *péniche* et elle ressemble à une péniche, Elle a été construite entièrement sur le plan de son propriétaire, M. Alfred Edwards et, bien entendu, en France. Pourquoi aller faire construire en Angleterre une chose essentiellement continentale que les Anglais ne connaissent pas, et qui peut être si bien faite chez nous ! M. Edwards est d'ailleurs un vieux navigateur... d'eau douce ; il possédait, depuis 1887, la *Belle Poule*, ancienne flûte de Bourgogne, sur laquelle le précédent propriétaire voulant s'en servir comme d'un « house-boat », avait fait placer un superstructeur en bois abritant chambre à coucher, salon et cuisine. M. Edwards voulut voyager avec ce ponton, mais il put se rendre compte que ses déplacements seraient forcément limités, car la *Belle Poule* n'avait pas été construite pour cela, les dimensions n'étaient pas réglementaires pour les canaux et les écluses, elle était lourde et gouvernait mal. Néanmoins c'est sur la *Belle Poule*, cédée depuis à M. J. Lebaudy, qu'il fit son école et acquit son expérience; c'est pendant les courtes, mais nombreuses excursions faites à bord qu'il se familiarisa avec les différents types courants des bateaux qui naviguent sur nos rivières et canaux, et qu'il apprit à connaître pour arriver à la création de la *Dame Jeanne*. Ces types courants dont nous voyons la plupart passer sur la Seine sans que notre attention s'y arrête, sont cependant intéressants à énumérer.



(Cliché du Dr J. Charcot.) **La salle à manger.**

Ce sont : 1° La péniche du nord, qui a 38 mètres de long, l'avant et l'arrière taillés en galiote.

2° La péniche ordinaire de 34 mètres de long, qui, toutes deux, fréquentent les régions au nord-ouest de Paris, vont au Havre, dans l'Oise, à Dunkerque et en Belgique ; elles se construisent surtout sur les rives de la Seine et à Chauny et Compiègne. Elles coûtent environ de 10 à 15 000 francs.

3° La péniche en fer avec l'avant ponté et l'arrière en galiote, un perfectionnement des deux types précédents.

4° La flûte de Bourgogne. Son arrière est carré, elle possède généralement deux gouvernails, l'avant est demi pointu, sa longueur varie entre 26 et 28 mètres, elle fait le trafic entre Paris et Lyon, sur le canal du

(Clichés du Dr J. Charcot.)
Une belle éclusée (Canal de Haarlem). Les deux yachts *Pourquoi pas* et *Daphné*.

Centre, sur le canal latéral à la Loire, etc.; elle se construit sur l'Yonne et à Saint-Mammès. Plus résistante, plus forte en bois que les péniches, elles coûtent moins cher cependant, à cause de leurs dimensions restreintes, le prix variant de 7 à 8 000 francs. Elles sont peintes au goudron noir, tandis que les péniches sont peintes au goudron de Norvège.

4° Le type des Montluçons. Ces bateaux sont plus étroits et plus petits, ils naviguent sur les canaux de l'Est et du Centre, la traction se fait par des ânes ou des chevaux qui ont leur écurie à bord, ou encore par des haleurs humains. Ce dernier genre de halage se fait surtout de Chalon-sur-Saône à Saint-Mammès; aussi, pendant le chômage, voit-on dans ces parages s'élever de véritables villages de sauvages, où vivent en camp volant, dans une effroyable misère vicieuse, ces malheureux haleurs, qui ne sont pas exactement la crème de la société

Citons pour être complets les bateaux-citernes de la Compagnie Lesage, bien connus des Parisiens qui pour la plupart ne se doutent pas, en les voyant si méticuleusement propres, de leur raison d'être et enfin les sabliers, bateaux de 8 mètres de long sur 2 de large qui draguent le sable des rivières pour le vendre.

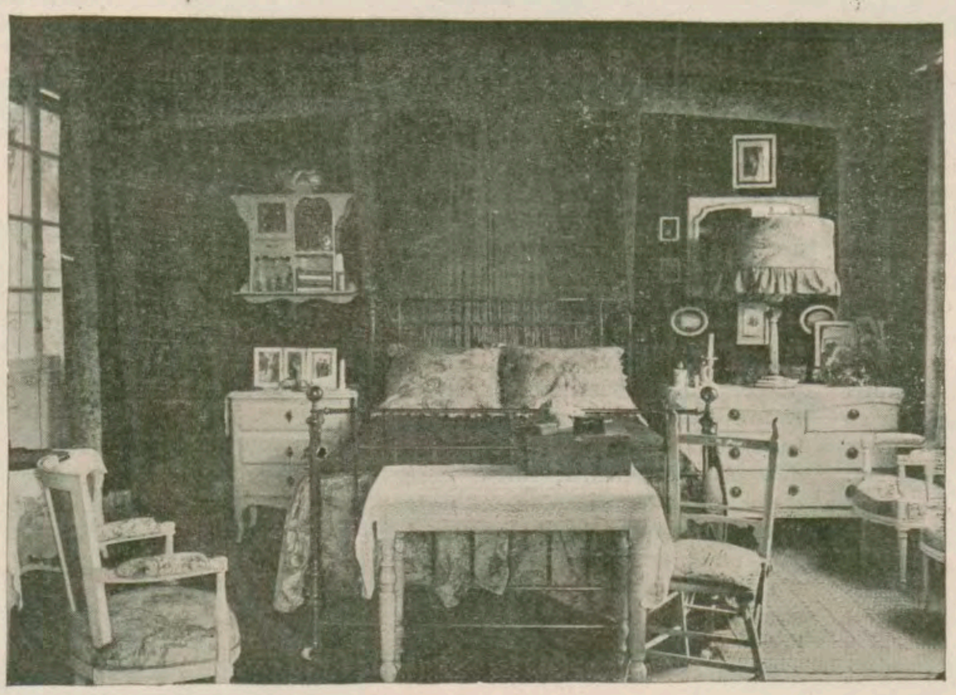
Bien au courant de ces différents types, de leurs avantages et désavantages, un bon plan mûrement réfléchi et travaillé dans ses plus petits détails, la *Dame Jeanne* fut mise en chantier à Auxerre, et était terminée quatre mois après. Elle fut alors remorquée à Neuilly, où on procéda à la coquette et confortable installation des aménagements. Ses dimensions sont les suivantes : longueur 35m,50, largeur 5m,10, hauteur, superstructure comprise, bien entendu, 2m,89, tirant d'eau assuré par un lest de 15 tonnes, 0,30 centimètres; jauge 160 tonneaux. Elle est construite en chêne et sapin, l'avant et l'arrière sont tous deux en pointe, la coque et la superstructure sont construites ensemble.

(Cliché du Dr J. Charcot.)
L'avant de la *Dame Jeanne* en route.

le prix de revient du bateau est de 15 000 francs, les boiseries ont coûté environ 5 000 francs et la péniche telle qu'elle est, avec son ameublement, literie, linge, etc., etc., et ses apparaux, revient à environ 30 000 francs.

Les aménagements de l'avant à l'arrière comprennent : une plage avant pouvant être recouverte d'une tente où l'on vit la plupart du temps pendant la route, la chambre à coucher des propriétaires, vaste pièce de 5 mètres de large sur 4 de long avec grand lit de milieu, entièrement vitrée avec grand cabinet de toilette y attenant, un large couloir dans lequel s'ouvre une salle de bain, formant lingerie, un W. C. et quatre cabines d'invités fort spacieuses, dont deux à deux lits, et deux à un lit; toutes ont des toilettes desservies par une caisse d'eau douce centrale et elles sont éclairées et aérées à profusion par de grandes fenêtres à la française. Vient ensuite un grand salon servant en même temps de salle à manger, décoré par les propriétaires eux-mêmes et contenant une profusion de bibelots provenant généralement d'acquisitions faites en voyage ; cette pièce peut facilement contenir trente invités ; un passage couvert servant au besoin d'office avec glacière, garde-manger, etc., et enfin une vaste cuisine et le logement du personnel. Tous ces appartements ont 2m,70 de hauteur de plafond. Le toit, bien qu'il ne soit pas aménagé pour cela, peut servir de promenade, c'est d'ailleurs là que se tient le marinier chargé de la barre du gouvernail.

L'équipage, lorsque le bateau est en route, se compose de deux mariniers se payant de 120 à 150 francs par mois; le service d'intérieur se fait avec les domestiques habituels.



(Cliché J. Beau.)
La chambre à coucher.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, grâce à ses dimensions, la *Dame Jeanne* peut voyager dans tous les canaux de la France, (sauf celui du Midi où les écluses sont en transformation) et dans tous les canaux de l'étranger. Ceci lui permet d'aller, jusqu'au Danube y compris, en Belgique, en Hollande, en Allemagne. Dans la France seule, elle peut aller dans toutes les régions ; jusqu'à la Manche, au Havre, à Dunkerque, à Calais ; jusqu'à l'Océan, à Saint-Nazaire, Nantes, Brest; jusqu'à la Méditerranée, à Saint-Louis du Rhône.

La navigation s'effectue par différents moyens :

1° Le remorquage à vapeur; on peut avec ce moyen aller partout, mais si c'est en général le meilleur procédé, il est peu avantageux dans les canaux où les écluses sont petites et rapprochées, car comme il faut alors faire deux éclusées et que les biefs sont trop courts pour rattraper le temps perdu, la moyenne de chemin parcouru est faible ;

2° Le halage par chevaux, usité surtout quand les biefs sont courts et les écluses petites ; c'est un procédé lent qui est possible partout, sauf dans la traversée de Paris ;

2° La navigation à la perche et même... à la voile qui ne servent guère que dans les rivières flottables e pour des déplacements peu considérables.

Le remorquage surtout, alternant avec le halage par chevaux, sont donc les moyens de traction usités.

Pour se faire remorquer, on peut traiter à forfait en se mettant derrière un train de chalands effectuant e parcours que vous voulez faire. C'est un procédé très bon marché, d'autant que la *Dame Jeanne* est considérée comme un bateau vide, mais l'occasion ne se trouve pas toujours et c'est une navigation lente. Le meilleur moyen, mais le plus coûteux, est de s'adressser à une grande Compagnie de touage ou à un propriétaire

(Cliché du Dr J. Charcot.)
Le remorqueur hollandais *Henri IV*.

et de louer un remorqueur, ce qui coûte, en France, de 90 à 100 francs par jour. Mais on est absolument son maître, libre de s'arrêter où on veut et quand on veut.

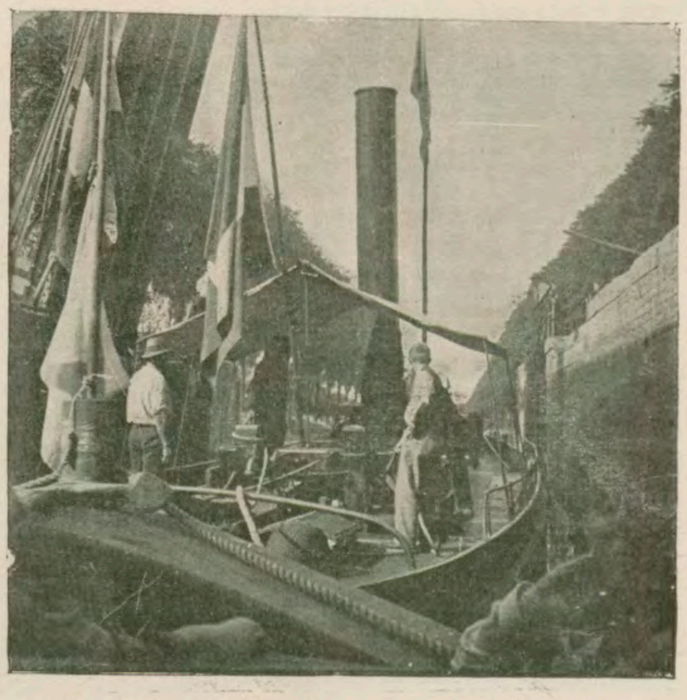
Les chevaux coûtent environ 25 francs par jour conducteur compris, pour douze heures, avec deux heures de repos.

Chose étrange, dans notre pays de paperasseries, il suffit pour pouvoir naviguer ainsi, de demander aux Ponts et Chaussées une feuille de route. C'est un droit pour les propriétaires français, une tolérance pour les étrangers qui peuvent se voir refuser la permission de naviguer dans les canaux ou rivières passant près des points stratégiques.

Il n'y a aucun droit de navigation à payer depuis la loi sur la batellerie, obtenue grâce au talent et à la persévérance de M. Robert Mitchell; il n'y a pas non plus de droit de séjour, d'apontement, de quai, etc. En Belgique, il en est de même, mais en Hollande c'est tou différent; là, tout se paie, le passage d'un pont, d'une écluse, l'amarrage à un quai, ne serait-ce que le temps d'aller mettre une lettre à la poste.

Décrire le charme de cette façon de voyager, calme et tranquille, sans quitter son chez soi, est superflu, et je me contenterai de laisser de nouveau la parole à Marion De Lorme qui cependant n'était certes pas aussi bien sur son coche d'eau que sur la *Dame Jeanne* : « Le bateau glissait sur la rivière sans la moindre secousse. A cette époque du printemps tous les arbres étaient en fleurs. La brise envoyait sur nos têtes une nuée de petites corolles blanches et roses, qu'elle dérobait aux pêchers et aux cerisiers d'alentour. On découvrait çà et là des sites ravissants. Les vieilles tours féodales se dressaient en haut des collines, puis des châteaux plus modernes s'échappaient tout à coup d'un massif d'ombrages, étalant sous nos yeux leur façade aux briques éclatantes, leurs donjons élancés et leurs pignons aigus. »

B.



(Cliché du Dr J. Charcot.)
Dans une écluse.

BASE-BALL

La race anglo-saxonne est particulièrement amoureuse du sport. En Angleterre les variétés, les différentes formes du sport sont infinies. Tout est sport. Le sport hippique qui, pendant de longues années, incarnait en France l'idée sportive, est également de l'autre côté de la Manche, tout-puissant et jouit d'une faveur et d'une popularité aussi grandes dans la masse du peuple que dans la bourgeoisie et l'aristocratie. Mais d'autres sports, le foot-ball en hiver, le cricket en été, ont leurs partisans et leurs fanatiques nombreux. Les joueurs sont légion, les clubs innombrables et lors des grands *events* sensationnels, des foules de spectateurs en suivent avec un intérêt passionné les péripéties, apportant leur argent, permettant d'effectuer les grosses recettes qui servent en fin de compte à la diffusion de l'idée sportive.

Arrêtant la balle de volée.

Dans toutes les branches sportives il en est de même en Angleterre, qu'il s'agisse du sport hippique du cricket ou du foot-ball, ou bien encore de l'aviron, du yachting, ou du lawn-tennis, de la boxe et de combien d'autres sports moins importants! Tous sont pratiqués, tous sont encouragés, tous ont leur public, tous vivent et tous prospèrent.

Les Américains ne pouvaient rester étrangers à l'amour du sport qui anime les Anglais. Aussi, de l'autre côté de l'Atlantique, aux États-Unis, n'est-on pas moins fanatique du muscle et de la vie en plein air. Les sports anglais ont été importés aux Etats-Unis, ils y ont prospéré, on les pratique avec succès. Les athlètes américains, émules des athlètes anglais, ont souvent conclu avec ceux-ci des rencontres, on a vu à Henley des rameurs américains; récemment les étudiants des universités de Havard et de Yale ont défié en une série de courses à pied et de concours athlétiques leurs camarades d'Oxford et de Cambridge; en yachting, la rencontre prochaine des yachts anglais et américains, *The Schamrock* et *The Columbia*, pour la possession de la Coupe de l'América passionne l'opinion publique, est l'occasion de prix fabuleux et fait dépenser des sommes considérables. Bref, aujourd'hui, l'idée sportive est aussi en faveur aux États-Unis qu'en Angleterre et les deux contrées peuvent lutter l'une contre l'autre en bien des rencontres athlétiques avec chances égales.

Deux sports, cependant, sont restés presque complètement exclusifs à l'un et l'autre pays. Le cricket est l'apanage des Anglais, c'est leur jeu athlétique national par excellence. Les Américains ont le leur, le base-ball, peu pratiqué et presque inconnu en Angleterre.

D'où vient le base-ball?

L'origine des jeux de balles et de ballons est toujours difficile à déterminer. Ils ont passé par de si nombreuses transformations, que les règles qui actuellement régissent la plupart d'entre eux n'ont plus que de vagues points de contact avec celles qui étaient en usage au siècle dernier.

Le base-ball, devenu jeu national des Américains, est pourtant anglais de naissance. Dans une lettre qui date de 1748, parlant de Frédéric, prince de Galles et de ses amis, lady Hervey écrit ces lignes :

« Ils se divertissent avec le base-ball, un jeu que tous les écoliers ou tous ceux qui ont été à l'école connaissent bien ».

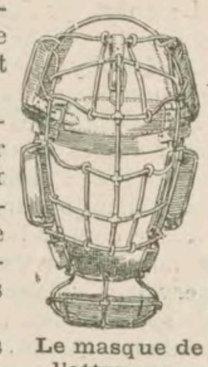
Il est probable que le base-ball de 1700 ne ressemblait en rien au base-ball de 1900, mais il est certain que ce sont les colons anglais qui importèrent ce jeu de l'autre côté de l'Atlantique. Pendant de longues années de nombreuses générations d'écoliers jouèrent au base-ball, appliquant des règles traditionnelles possédant cependant de nombreuses variantes.

Sortis de l'école, les joueurs de base-ball voulurent continuer à pratiquer leur sport favori et bientôt des clubs se formèrent. Le base-ball, jeu d'écoliers, était mûr pour être élevé à la dignité de sport!

Il est certain qu'une des causes les plus directes de la vogue du base-ball et l'abandon du cricket, comme sport d'été, fut la facilité que donnent les règles du jeu de terminer une partie sérieuse en quelques heures. Au cricket il faut souvent des journées entières pour arriver à la conclusion du match.

Le gant du batteur.

Le base-ball se répandant de plus en plus sur tout le territoire des États-Unis, les défis, les rencontres entre clubs ou entre villes, dont les Yankees sont si friands, contribuèrent bientôt à créer une classe de joueurs professionnels. En 1869, le Cincinnati Cricket Club se transforma, au début de la saison, en Cincinnati Base-Ball Club et organisa une grande tournée au travers des État-Unis, de New-York à San-Francisco, de Chicago à la Nouvelle-Orléans, tournée qui fut un succès considérable, au double point de vue sportif et financier.



Le masque de l'attrapeur.

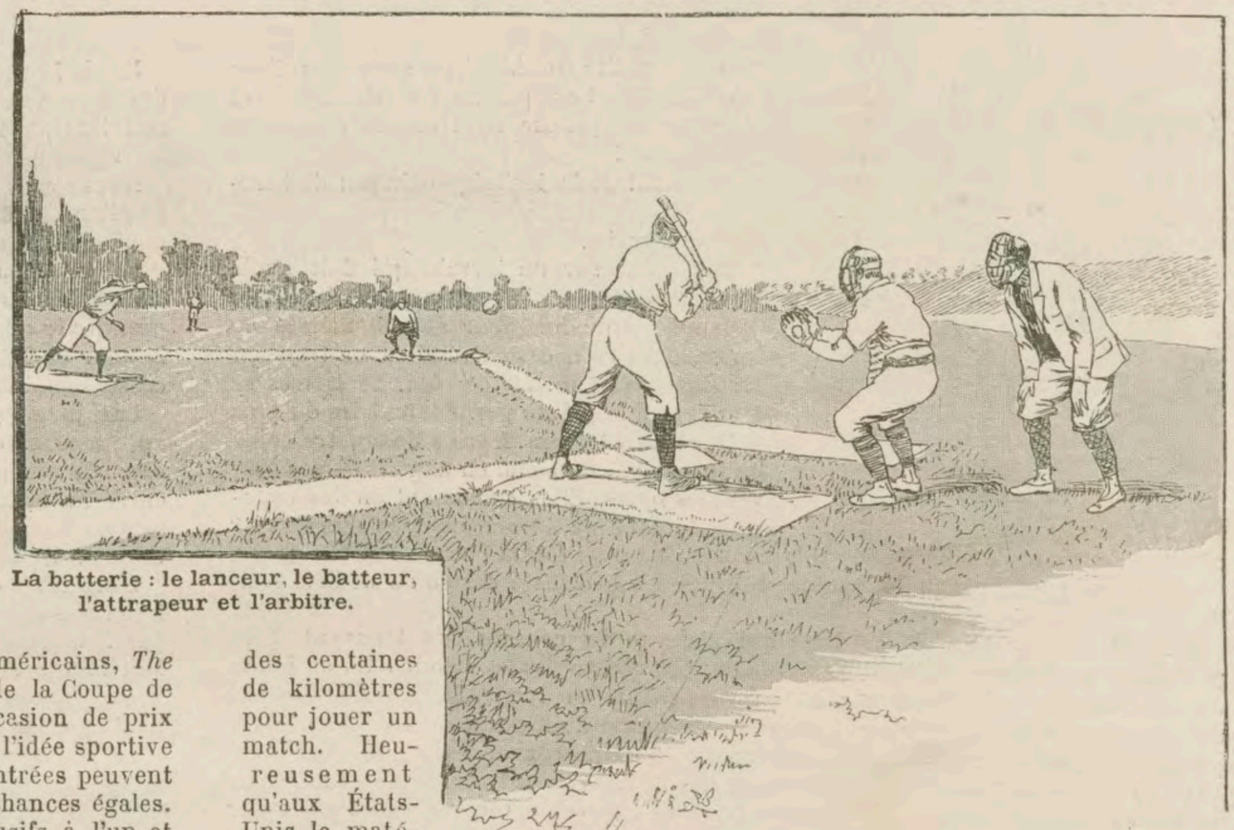
En 1871, la National Association of Professional Base-Ball Players fut fondée. Après avoir connu de grands succès, les matches joués par les clubs affiliés à cette fédération furent abandonnés par la faveur populaire à la suite de scandales retentissants. Des équipes se laissaient battre moyennant finance lorsque des paris étaient engagés.

Une épuration s'imposait : les clubs honnêtes se retirèrent et prirent l'initiative de fonder la National Base-Ball League, qui dirige encore actuellement aux États-Unis le sport du base-ball tant professionnel qu'amateur.

La National Base-Ball League a, entre temps, vu se fonder deux autres fédérations : l'American Base-Ball Association et la Western Base-Ball Association. Après quelques années de combat, es trois fédérations arrivèrent, poursuivant le même but, à une fructueuse entente. Aujourd'hui un comité spécial, formé par les trois fédérations, régit sans concurrence le sport du base-ball. Son activité et son autorité s'étendent non seulement sur tout le territoire des États-Unis, mais encore au Canada.

Les clubs de joueurs professionnels trouvant dans la faveur des sportsmen l'occasion de faire de grosses recettes, ont naturellement multiplié les rencontres.

Le Championnat professionnel des États-Unis, qui se joue par le système des matches successifs — toutes les équipes inscrites jouant trois fois les unes contre les autres — oblige chaque club inscrit à disputer plus de 150 parties dans sa saison. Et n'oublions pas qu'il lui faut se déplacer continuellement, aller de San-Francisco à Saint-Louis, de là à la Nouvelle-Orléans ou à New-York, parcourant

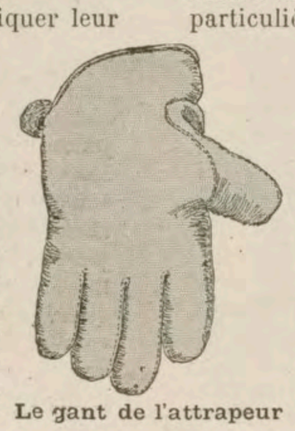


La batterie : le lanceur, le batteur, l'attrapeur et l'arbitre.

des centaines de kilomètres pour jouer un match. Heureusement qu'aux États-Unis le matériel des chemins de fer comporte des sleeping-cars, des dining-cars et des salons tous plus confortables les uns que les autres. Et comme le salaire que touchent les joueurs, que le profit qu'en retire le club en vaut la peine, tout marche admirablement. On n'a pas idée en France de l'intérêt considérable que portent aux rencontres du National Circuit, les citoyens de la libre Amérique. Le nombre des spectateurs atteint facilement 25 000 pour dépasser souvent 100 000. Cela s'est produit cinq fois l'an dernier à Chicago!

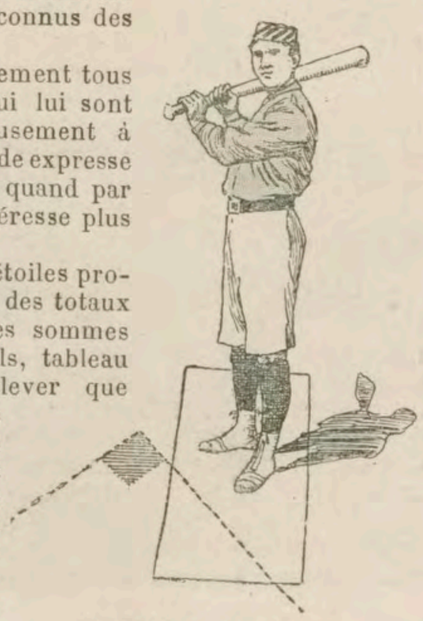
C'est également à Chicago, qu'à la demande des boursiers, on interrompt tous les quarts d'heure l'affichage des cours du blé dans toutes les places du monde, pour donner les résultats connus des matches de base-ball du National Circuit.

A Paris, le *New-York Herald* publie religieusement tous les jours les résultats des grands matches qui lui sont transmis par câblegrammes et tient soigneusement à jour le tableau de classement, le tout à la demande expresse de ses lecteurs qui ne manquent de fulminer, quand par hasard manque le résultat du match qui les intéresse plus particulièrement.



Le gant de l'attrapeur

Les sommes payés en salaires aux étoiles professionnelles du base-ball atteignent des totaux fabuleux. En 1890, sur le tableau des sommes reçues par les joueurs professionnels, tableau publié annuellement, on peut relever que seize joueurs ont touché plus de 100 000 francs. Celui qui a gagné le plus a reçu 110 655 francs! Vingt ont touché plus de 80 000 francs. Une centaine ont dépassé un salaire de 50 000 francs et très nombreux sont les infortunés qui ont dû se contenter d'une modeste rémunération de 25 000 francs.



Le batteur à sa place.

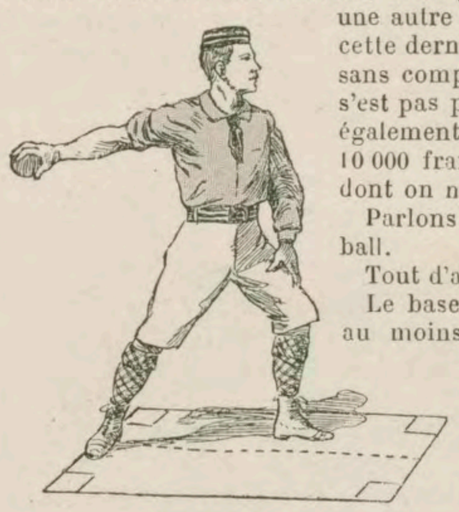
Le sport professionnel du base-ball nourrit bien son homme !

A côté des sacrifices financiers que font les clubs professionnels, — souvent transformés en sociétés anonymes avec actionnaires et conseil d'administration — pour payer les services des joueurs en renom, ils n'hésitent pas a faire de non moins grands sacrifices pour s'assurer le concours d'un joueur d'un autre club.

Faire donner la démission d'un bon joueur d'un club pour le faire entrer dans un autre, en lui promettant monts et merveilles, cela se pratique et se pratiquera encore dans tous les sports, aussi bien chez les professionnels que chez les amateurs. Quand, dans une équipe médiocre, surgit une personnalité hier inconnue et qui s'affirme par des qualités hors pair, il n'est pas un capitaine de cricket, de foot-ball ou de base-ball qui ne se dise immédiatement: Cristi! que ce gaillard ferait bien dans mon équipe !

De là à l'inviter à y entrer il n'y a qu'un pas, pas très vite franchi.

Toutes les unions de sports se sont donc vues dans l'obligation d'édicter de très sévères règlements pour empêcher les abus résultant du passage brusque d'un joueur d'un club dans un autre. A La National Base-Ball Association, ces règles sont particulièrement sévères et elles sont appliquées avec une rigueur qui a permis d'empêcher l'absorption des petits clubs par les grands. Toutefois elles prévoient qu'avec le consentement du club intéressé, on peut moyennant finances et sous certaines conditions, obtenir le passage d'un joueur d'une équipe dans une autre. En 1890, trois joueurs ont été ainsi « achetés » à leur club moyennant la somme de 50 000 francs chacun. C'est-à-dire que le club qui a désiré s'assurer les services d'un joueur appartenant à une autre société, a dû verser à cette dernière 50 000 francs ! Et sans compter que l'intéressé ne s'est pas prêté à la petite combinaison sans en retirer également un profit. Les paiements de 5 000 et 10 000 francs pour un joueur sont choses courantes dont on ne parle plus !



Le lanceur.

Parlons maintenant de la technique du jeu de base-ball.

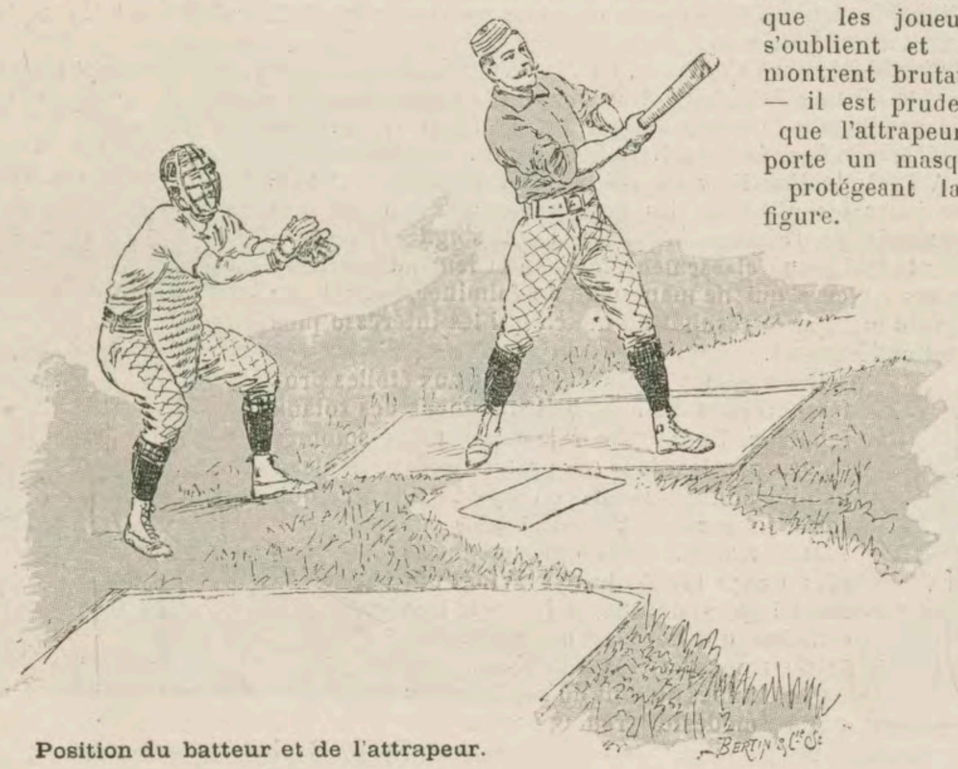
Tout d'abord le terrain.

Le base-ball se joue sur un terrain qui doit avoir au moins les dimensions d'un champ de foot-ball, 150 mètres de longueur sur 70 mètres de largeur. Au coin des extrémités, on trace un losange de 27 m. 50 de côté, 20 mètres se trouvant à la pointe perpendiculaire du plus petit côté du terrain. A trois des quatre coins du losange — *diamond* en anglais — se trouvent les bases. Elles consistent en des coussins de toile de 40 centimètres d'épaisseur remplis de sciure de bois ou de sable fin. J'expliquerai tout à l'heure l'utilité de ces coussins qui sont fixés au sol par des courroies attachées à des coins de bois solidement enfoncés en terre.

A droite et à gauche de la base qui n'a pas de coussin, se trouvent deux rectangles destinés au batteur ou *batsman:* ces rectangles, qui sont faits de fer ou de caoutchouc installés au ras du sol sont peints en blanc. Derrière le batteur dans le triangle formé par deux lignes vers la pointe du losange, aux extrémités du plus petit côté du terrain se place l'attrapeur ou *catcher*, avec à ses côtés l'arbitre. Dans le prolongement de la ligne formée par le batteur et l'attrapeur, à l'intérieur du losange et à 50 pieds de la première base, se trouve un rectangle de 8 pieds sur 5 pieds 6 inches, à l'intérieur duquel prend place le *pitcher* ou lanceur.

Le matériel nécessaire pour jouer au base-ball comporte une balle des dimensions de celle de cricket, en caoutchouc recouvert de cuir, à l'usage du lanceur. Le batteur est armé d'une sorte de massue ronde, à l'extrémité renflée. Le manche est généralement entouré de cordelettes pour l'assurer dans la main du batteur.

A la suite d'accidents — lorsqu'il s'agit d'un sport pratiqué par des professionnels, il arrive souvent que les joueurs s'oublient et se montrent brutaux — il est prudent que l'attrapeur porte un masque protégeant la figure.



Position du batteur et de l'attrapeur.

Une base perdue.

Le chef orné de ce masque, de gros treillis de fils de cuivre, rappelant l'armure des chevaliers du Moyen Age, la poitrine et le bas-ventre protégés par un plastron matelassé, aux mains des gants caoutchoutés, l'attrapeur présente en cet équipage un vague aspect d'animal antédiluvien, ou de bête de l'Apocalyse.

Nous avons expliqué comment était disposé un terrain de base-ball. Passons à la position des équipiers sur ce terrain. Les deux camps en présence comptent chacun neuf joueurs commandés par l'un d'entre eux qui prend le nom de capitaine.

La partie ou le match se joue en neuf tournées ou *innings*. Au début de la partie les capitaines tirent au sort. Le gagnant a le droit de prendre la batte ou de prendre le champ. S'il choisit le champ, il place un homme comme batteur et désigne l'ordre dans lequel ses équipiers prendront successivement la batte.

Le lanceur.

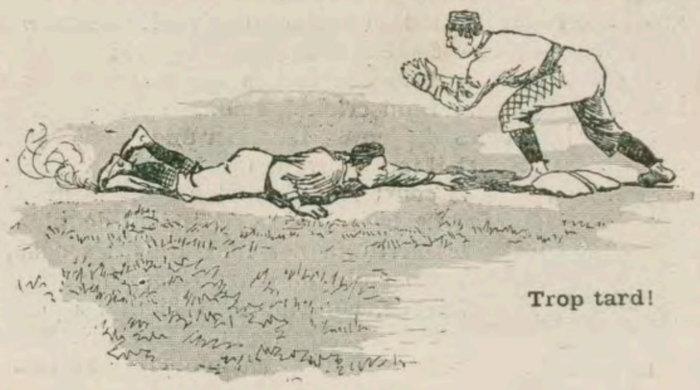
Les joueurs de l'autre équipe se placent alors comme suit : un lanceur, un attrapeur, un gardien de première base, un gardien de seconde base, un gardien de troisième base, un homme entre la deuxième et troisième base qui prend le nom de *short-stop* ou bloqueur, et trois hommes au delà du losange, un au centre, un à droite et un à gauche.

L'arbitre se place derrière le batteur, une de ses principales fonctions est — comme au cricket — de décider si la balle lancée par le lanceur dans la direction du batteur est bonne. Pour qu'elle soit bonne elle doit passer au-dessus de la base de fondation ou *home plate* et ne pas être lancée plus bas que les genoux ou plus haut que les épaules du batteur.

Le lanceur délivre sa balle à toute vitesse, le batteur attentif la reçoit sur sa batte et l'envoie au loin. Alors, abandonnant sa batte, il court vers la première base, s'il juge qu'il a le temps de le faire avant qu'un joueur du camp opposé ait ramassé la balle et ait eu le temps de la lancer au gardien de la première base, qui doit lui faire toucher celle-ci. Si le batteur manque sa balle trois fois de suite, il est mis dehors. Supposons que le coup soit bon, le batteur a pu toucher, le premier, la première base, on dit alors qu'il a gagné une base. Dans le cas contraire il est hors jeu, ou *out*. Il est également *out* si un joueur du camp opposé peut recevoir la balle de volée.

Un second joueur de son camp prend la batte et la partie continue. Une complication se produit alors; si le batteur juge qu'il a le temps de gagner la première base, il faut nécessairement que son co-équipier qui l'occupe se lance vers la seconde, car jamais deux hommes ne doivent se trouver ensemble sur une même base.

Tous deux réussissent, un troisième équipier prend la batte, gagne à son tour la première base tandis que le joueur qui s'y trouvait atteint la seconde et que celui qui tenait celle-ci gagne la troisième. Un quatrième équipier prend la batte et toujours heureusement tous ses camarades peuvent changer de base. Celui qui occupait la troisième base atteint alors la base de fondation. Il a terminé son parcours et gagne une course. C'est d'après le nombre de courses réussies que se gagne l'inning ou tournée. Le camp qui dans ses neuf innings a le plus de courses à son actif, est déclaré vainqueur du match. Le camp qui dans une tournée a trois de ses joueurs *out* la perd sans qu'il soit nécessaire que tous les hommes aient passé par le poste de batteur. Il convient de remarquer, ce qui donne une très grande animation au jeu, que le batteur transformé en coureur



Trop tard!

peut mettre deux ou trois bases à son actif et même terminer le parcours en une seule fois. A lui de voir s'il en a le temps et si la base vers laquelle il se dirige, ne sera pas touchée par la balle avant qu'il ne réussisse à l'atteindre. Il suffit, pour qu'une base soit gagnée, que le joueur la touche avec ses mains ; aussi arrive-t-il souvent que le coureur n'hésite pas à se jeter par terre pour toucher la base avant que la balle l'ait atteinte !

Le base-ball est peu pratiqué en France. Lors de l'Exposition universelle de 1889 deux équipes venues d'Amérique ont joué quelques matches à Paris, mais à cette époque le mouvement de renaissance qui suivit n'était pas encore bien accentué et ces tentatives de propagation du jeu n'ont pas donné de résultats. L'année dernière des étudiants américains ont joué quelques parties au bois de Boulogne, il a été question de constituer des équipes au sein du Racing-Club de France, mais ce beau projet est resté en suspens. C'est regrettable, car le base-ball est un jeu des plus attachants, varié, intéressant pour la galerie, et ayant l'immense avantage d'occuper la presque totalité des dix-huit équipiers en présence.

A l'occasion de l'Exposition universelle, des concours seront organisés au bois de Vincennes, en 1900. Il est certain que les sportsmen parisiens auront alors l'occasion d'assister à des matches de base-ball. Je ne doute pas qu'ils y prennent goût et je ne serais pas surpris de voir le base-ball devenir le sport d'été favori de la jeunesse française.

PAUL CHAMP.

(*Dessins de Genilloud.*)

Les Yachts de la Reine d'Angleterre

On a lancé au mois de mai dernier, aux chantiers de Pembroke, un nouveau yacht à vapeur destiné à remplacer celui qui, depuis 1855, servait aux déplacements de S. M. la reine d'Angleterre. Comme les précédents yachts affectés au service de la Reine, celui-ci portera le nom de *Victoria-and-Albert*.

C'est le troisième du même nom. Le premier, construit en 1843, était un

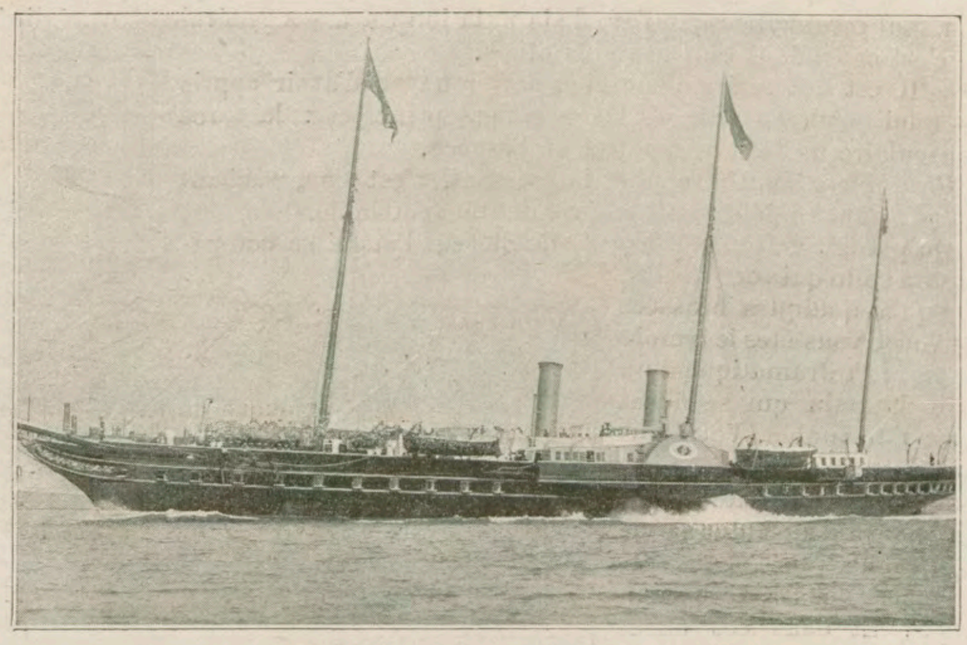
Le premier *Victoria-and-Albert*, construit en 1843.

bateau à roues qui fut rebaptisé *Osborne* lorsque fut lancé en 1855 le second *Victoria-and-Albert*, également à roues, mais plus grand et plus élégant que le premier. On sait que l'*Osborne* se perdit en 1868.

Le nouveau yacht de la Reine est à deux hélices et sa construction diffère naturellement de celle de ses deux prédécesseurs qui, eux, étaient en bois, alors que le dernier est tout en acier ; sa longueur totale est de 134 mètres, sa largeur de 15 m. 50 et il a un tirant d'eau de 5 m. 50. Les plans en ont été dessinés par sir William White, le directeur des constructions navales, qui l'a aménagé en vue des longues croisières et lui a donné une très grande vitesse (on compte qu'il filera de 17 à 20 nœuds).

Voici, à titre de curiosité, les dimensions comparées des trois *Victoria-and-Albert :*

Le premier mesurait 60 m. 50 de long sur 10 mètres de large, il



Le second *Victoria-and-Albert*, construit en 1855.

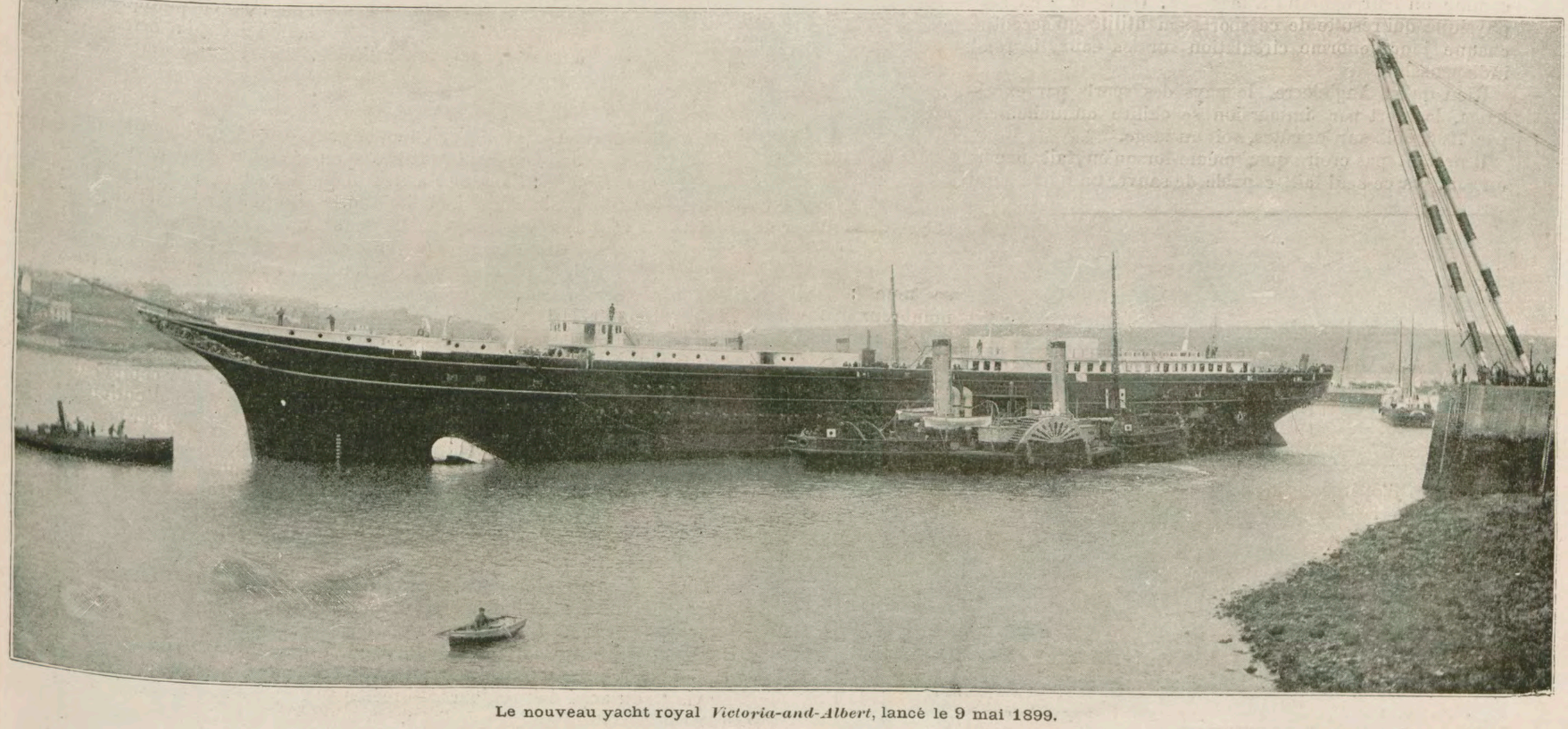
jaugeait 1034 tonneaux et avait une vitesse de 12 nœuds.

Le second avait une longueur totale de 102 mètres, 12 m. 50 de largeur, jaugeait 2470 tonneaux et filait 16 nœuds 3/4.

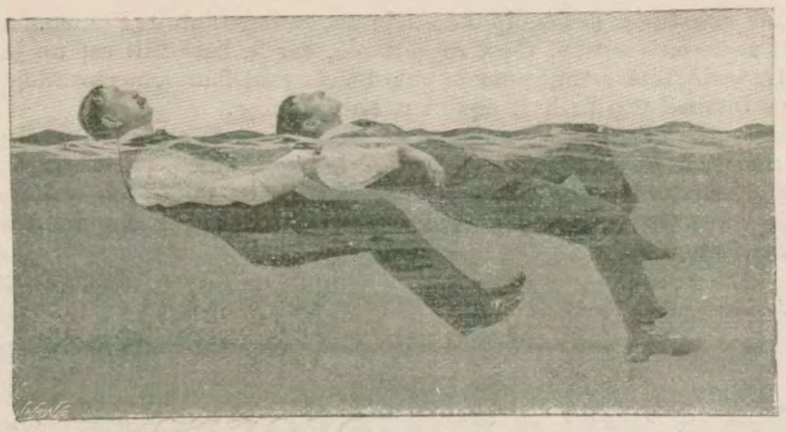
Nous avons donné plus haut les dimensions du troisième, qui jauge 4700 tonneaux.

Le nouveau *Victoria-and-Albert* sera prêt à naviguer au commencement de l'été de 1900.

H. P.



Le nouveau yacht royal *Victoria-and-Albert*, lancé le 9 mai 1899.



Moyen de prendre le noyé quand il se débat.

Comment on sauve ceux qui se noient

Il faut reconnaître que l'art de la natation est assez généralement négligé, c'est cependant l'un des plus utiles.

Il est nécessaire pour bien savoir nager d'avoir appris — quoi qu'on en dise — les premiers principes : la force musculaire ne peut y suppléer en l'espèce.

Ce qui est peut-être plus intéressant, c'est que, sachant nager, chacun peut sauver la vie de son semblable.

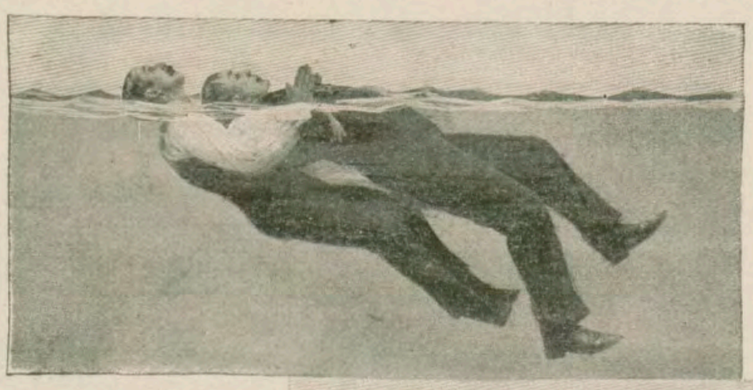
Qu'y a-t-il de plus effrayant, quelle est l'angoisse comparable à celle qui vous étreint, lorsqu'à quelques brassées de vous, vous êtes le témoin de la mort dramatique d'un être humain qui se débat avec l'inévitable. Votre impuissance à lui porter secours, votre passivité forcée, en le voyant disputer sa vie aux flots, ne semblent-elles pas vous rendre complice? Et dans ces affres inoubliables, combien ont dû regretter les quelques instants qu'ils auraient dû consacrer à « apprendre », les quelques efforts qui leur eussent permis de sauver une victime!...

Pourquoi n'apprend-on pas à nager aux enfants, comme on leur apprend à marcher? Outre le bien tout physique qui résulte de ce sport, son utilité qu'accentue chaque jour l'énorme circulation sur les eaux, le rend indispensable.

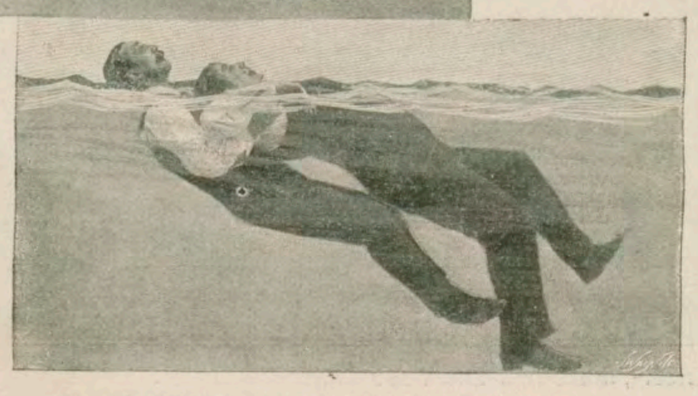
Rien qu'en Angleterre, le pays des sports par excellence, la mort par immersion se chiffre annuellement par 7000, soit sur les côtes, soit au large.

Il ne faut pas croire que, même lorsqu'on sait nager, on soit, par ce seul fait, capable de sauver un homme qui se noie : de nombreux champions nageurs, qui ont acquis une science véritable de la natation, seraient incapables d'opérer un sauvetage!

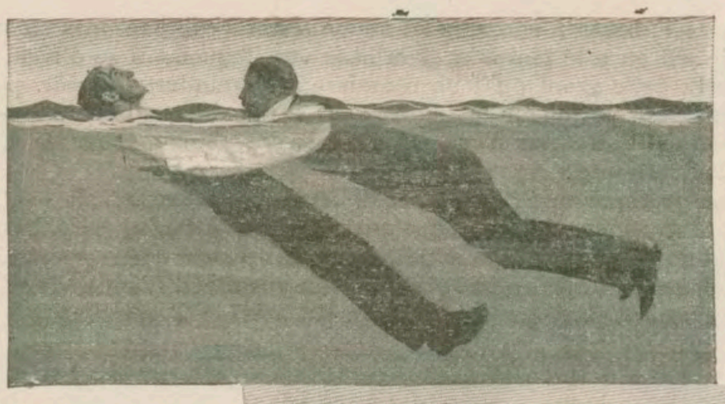
Moyen de se libérer de l'étreinte s'il vous saisit par le cou.

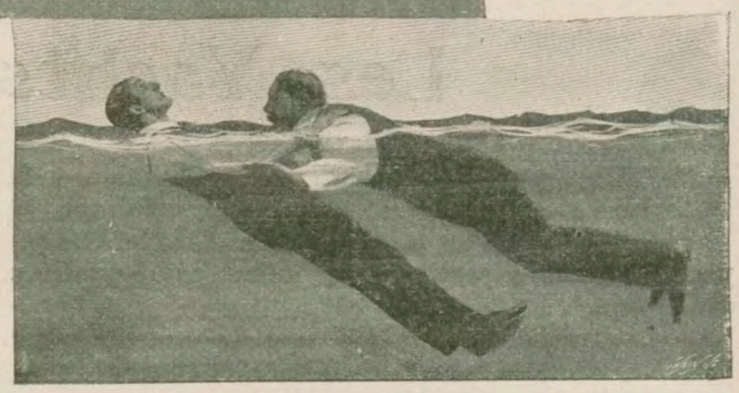


Faire la planche, savoir ne se servir que de l'action des jambes pour se maintenir sur l'eau en laissant aux bras toute leur liberté, voilà la fondamentale de tout essai de sauvetage.



Quand on ne peut avoir prise ferme de ses bras.





Si le nageur est pris de crampe ou d'épuisement total.

Une société anglaise, le *Life Saving Association*, s'est dévouée à la propagation des principes relatifs au sauvetage des noyés ; elle organise, plusieurs fois par an, de grandes fêtes nautiques, où les courses ordinaires à la nage, sont remplacées par des concours de sauvetage. On tient compte de la rapidité, de la présence d'esprit du sauveteur, des difficultés que fait naître celui qui joue le rôle de noyé, en un mot, de l'habileté déployée par celui qui doit être proclamé vainqueur, pour mener à terre, sain et sauf, le « noyé » volontaire.

A côté de cette société, la *New-York Life Saving Association* a fait de louables efforts pour la propagation de l'instruction spéciale du sauvetage. Comme le fait aujourd'hui Percy Cavill, le fameux nageur, M. William Henry, depuis des années, se dévoua au développement de la natation, au point de vue des sauveteurs.

Que ne fait-on chez nous, dans cette France où les sports ont acquis une si vivifiante progression, et où, en outre, une généreuse ardeur pousse chacun vers les actes de courage, que ne fait-on, dis-je, ce qui en Angleterre est chose du commun, l'enseignement dans les collèges des méthodes de sauvetage dans l'eau?...

On fait des cours théoriques sur *terra-firma* que l'on met en pratique à la belle saison, en emmenant à la baignade toute l'école.

❦

Quand il s'agit de porter secours à un homme qui se noie, on peut se trouver en présence de deux cas bien nets : s'adresser à un malheureux déjà sans mouvement, avoir affaire à quelque fort gaillard qui se débat et paralyse vos mouvements dans son angoisse apeurée.

Il ne faudrait pas croire à des puérils racontars d'après lesquels tous ceux qui tombent à l'eau reparaissent trois fois avant de sombrer définitivement.

Si vous attendiez la troisième, voire la deuxième réapparition, votre bonne intention pourrait souvent être inutile : certains plongent et ne reviennent pas sur l'eau, il les faut secourir néanmoins!

La rapidité de l'éclair s'impose donc avant tout : il faut tenir compte des courants pour effectuer votre propre plongeon, regarder avec attention les bulles d'air qui ne manqueront pas de venir à la surface et plonger en deçà ou au delà de ces bulles d'air suivant que l'eau est courante ou stagnante.

Le sauveteur fera bien de se dévêtir, en tous cas de se déchausser, la lourdeur des chaussures, lorsque l'eau les emplit, pourrait paralyser les mouvements.

Passons aux moyens d'effectuer les sauvetages en envisageant toutes les hypothèses.

Les photographies, que nous reproduisons sont d'ailleurs d'une netteté absolue et en suivant nos indications, nos lecteurs pourront peut-être un jour voir briller à leur boutonnière une ou plusieurs petites médailles à ruban tricolore et qui valent mieux, certainement, à mon point de vue du moins, que bien des rosettes multicolores autant qu'exotiques!

Le visage du noyé doit toujours, — même au risque d'immersion de votre propre tête — être tenu hors de l'eau.

Tous les mouvements du sauveteur doivent être doux, réguliers, sans précipitation ni à-coups.

Si votre sujet ne se débat pas, tenez-lui les coudes bien écartés, éloignant ainsi sa poitrine en permettant à la respiration de revenir si elle s'est arrêtée.

Tel un lapin prêt pour la gibelotte, prenez votre « sujet », retournez-le sur le dos, placez vos paumes sous ses oreilles en vous glissant derrière lui : faites la planche en nageant avec les membres inférieurs. Vous le ramènerez aisément à terre au milieu de l'émotion générale et de l'admiration du sexe aimable et impressionnable.

Si, au contraire, le sujet cherche à se débattre et à vous étreindre en des mouvements nerveux dont la force est toujours décuplée par la terreur, saisissez ses bras au-dessus des coudes, placez-les à angle droit avec son corps et maintenez-les un instant dans cette position : il ne se débattra plus et sera entièrement à votre merci.

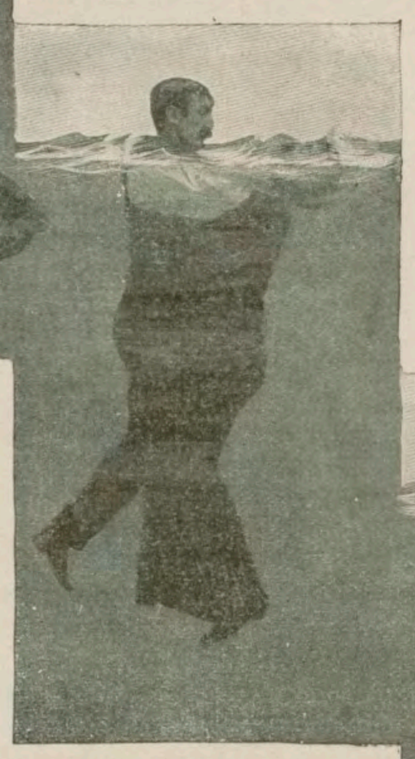
Mais, direz-vous, non sans raison, si mon « sujet » se débat au point que je ne puisse saisir ses bras?... Glissez alors vos mains sous ses aisselles et avancez vers sa poitrine, il ne pourra, dès lors, résister à cette pression, ses bras s'ouvriront d'eux-mêmes, vous lui ferez faire la planche qui deviendra celle de salut pour lui !...

Si votre « noyé » ne perd pas complètement la tête, s'il a confiance en vous, en un mot, s'il obéit à vos injonctions, dites-lui de placer ses mains sur vos épaules, en vous faisant face, les bras bien tendus, puis de se laisser aller sur le dos sans faire le moindre mouvement, en relevant bien haut la tête : vous le poussez alors doucement à terre, où votre sujet ne manquera pas de vous remercier poliment... une fois assis confortablement sur la berge.

Il arrive aussi — et le cas devient épineux — que le malheureux noyé s'est saisi de votre personne avec une telle énergie que les moyens signalés plus haut ne sont plus praticables.

Il faut, en tout cas, éviter une brusquerie trop caractérisée ; un grand coup de poing sur la tête, par exemple, est un mauvais système : assommer celui que vous voulez sauver ne me paraît pas recommandable.

Si vous êtes saisi par les poignets, ainsi que l'indique notre photographie, tournez vos bras vers la ligne de moindre résistance, soit vers les pouces de votre « sujet » et, ce faisant, étendez vos bras perpendiculairement à votre corps : pour éviter la dislocation de ses pouces — ce qui est toujours très douloureux — celui qui se noie sera contraint de desserrer son étreinte : vous serez libre de vos mouvements.



Si c'est par le cou que vous êtes saisi — c'est d'ailleurs la prise la plus fréquente — votre position devient périlleuse à l'extrême. Une action prompte s'impose qui devra prendre la forme suivante : aspirez fortement l'air, penchez-vous vers celui qui vous a saisi par le cou, mettez-lui votre main gauche dans le creux des reins, sortez votre bras droit de l'eau en passant au-dessus des siens, saisissez ses narines en appuyant votre paume à son menton et pressez en l'écartant de vous avec toute votre force.

Moyen de se débarrasser de l'étreinte du noyé lorsqu'il s'accroche à votre corps ou à vos bras.

Le noyé doit forcément ouvrir la bouche pour respirer, il sera par suite à demi asphyxié et lâchera votre cou immédiatement.

Il y a bien encore le cas où votre noyé vous saisit à bras-le-corps, n'hésitez pas à agir énergiquement de la manière suivante : Assurez votre respiration, penchez-vous vers lui et saisissez, comme précédemment, ses narines de la main droite ; mettez la gauche sur son épaule et simultanément placez votre genou contre la partie inférieure de son estomac, faites un violent effort en portant tout le poids du corps en arrière : vous serez de suite rendu libre de toute étreinte et à même de mener à bien le sauvetage.

Comment ramener à la vie celui qui a toutes les apparences du noyé suivant la méthode Silvester.

❧

En admettant, — il faut l'admettre — que vous ayez réussi à ramener votre infortuné sur la berge, il ne faut pas vous laisser étourdir par les compliments d'une foule justement admirative, il s'agit de donner les soins immédiats pour rappeler à la vie celui que vos efforts courageux ont ramené à terre.

Il est hélas! trop fréquent que ces mêmes louables efforts aient été perdus faute de la science nécessaire pour rappeler à la vie le malheureux immergé.

Comme rien ne peut, dans l'aspect extérieur d'un individu sauvé de l'eau faire reconnaître si le dernier souffle s'est envolé, on ne doit jamais abandonner tout espoir et il faut agir vite et sagement.

Deux méthodes également bonnes sont préconisées, celle dite du Dr Howard et celle du Dr Marshall; cette dernière a donné de merveilleux résultats alors que tout espoir semblait perdu depuis de longs moments..

Voici cette méthode : on place le noyé bien à plat sur le sol, un oreiller sous les omoplates et on le délivre de tous les vêtements qui peuvent exercer une pression quelconque sur le corps.

On le tourne légèrement la tête placée sur un bras tendu, on s'assure qu'aucun corps étranger ne ferme les voies respiratoires. On le replace ensuite dans la première position, on fait sortir la langue que l'on maintient hors les lèvres avec un mouchoir pour laisser l'air arriver librement.

Cela doit être fait en quelques secondes; on commence alors la respiration artificielle.

Agenouillé à la tête du patient, on amène ses bras tendus au-dessus de sa tête, on les replie, alors, doucement vers le corps et la poitrine — il faut répéter ces mouvements environ une quinzaine de fois à la minute.

Les soins à donner ensuite pour ramener la chaleur et la circulation sont les suivants: après avoir placé le malade dans une chambre chaude, lui faire prendre par petites gorgées de l'eau tiède, du vin chaud, de l'eau-de-vie et de l'eau, du bouillon, du café, etc.... et repos absolu.

On peut également employer le système du Dr Silvester ou celui du Dr Howard.

Le noyé est couché sur le dos en surélevant la poitrine et le bas ventre.

On procède au début comme précédemment, on opère des pressions régulières au-dessous des dernières côtes, puis on soulève le corps brusquement afin de rappeler la respiration — on agit pour ramener la chaleur et la circulation comme dans la méthode Silvester.

❧

Voici enfin la méthode employée plus couramment en France.

Le premier soin doit être de desserrer la mâchoire avec le premier objet à portée : manche de canif, canne, bouchon, et de s'emparer de la langue qu'on saisit avec les doigts et qu'on attire au dehors. Ainsi se trouve dégagée l'épiglotte et le fond de la gorge que la langue inerte vient oblitérer. En même temps le corps est débarrassé des vêtements qui pourraient gêner la circulation.

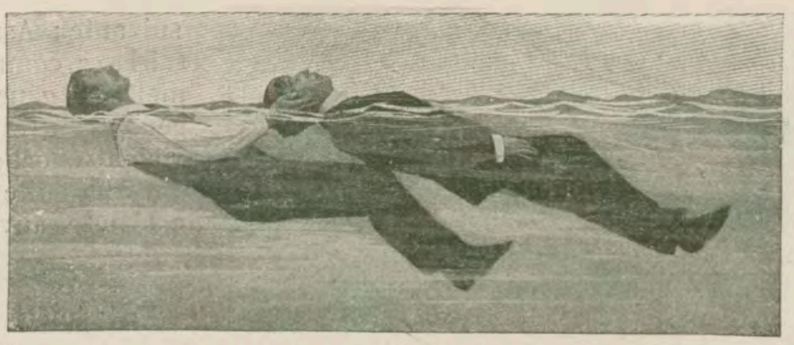
L'insufflation peut se faire avec un tuyau de pipe qu'on place dans une narine, et on souffle dans l'extrémité libre après avoir fermé la bouche et le nez. On gonfle ainsi le poumon submergé et on le laisse rejeter cet air pour en insuffler une quantité nouvelle à raison de 15 à 18 fois par minute, selon le rythme respiratoire normal.

On doit en même temps opérer la compression du thorax. Pour ce faire, on place le patient la face vers le sol, la poitrine soulevée sur un coussin fait de vêtements roulés, puis on tourne doucement le corps sur le côté et on le replace brusquement la face vers le sol. Recommencer vingt fois par minute en tournant tantôt sur le côté gauche, tantôt sur le côté droit

Enfin, il y a un procédé à tenter quand tout espoir semble perdu et que les autres moyens employés n'ont donné aucun résultat, ce sont les tractions rythmées de la langue. Les travaux du Dr Laborde semblent devoir faire abandonner tous les procédés décrits pour recourir dans tous les cas d'asphyxie, par submersion, par gaz délétères, par fulguration et même dans le cas de mort apparente des nouveau-nés à la méthode ci-dessus. Cette méthode doit être appliquée avec persévérance, alors même qu'elle semblerait ne produire aucun effet, et que l'état de mort apparente en persisterait dix ou quinze minutes après son emploi.

Le patient est simplement couché sur le dos ou sur le côté. Après avoir ouvert de force la mâchoire, on saisit la langue entre le pouce et l'index munis préalablement d'un mouchoir, et on la tire lentement hors de la bouche, puis on la laisse rentrer doucement, sans lâcher prise, et on recommence une traction nouvelle suivie d'une rétractation et ainsi de suite. En procédant avec une certaine cadence, on arrive à produire un spasme des muscles intercostaux ; la respiration reprend et le malade est sauvé.

Cette méthode a donné des succès qui tiennent du merveilleux. C'est ainsi qu'un physiologiste a fait revenir à la vie un condamné à mort exécuté par l'électricité et qui avait été considéré comme mort après le passage du courant. C'est donc à ce procédé, combiné avec quelques frictions aux flanelles chaudes, qu'il faudra recourir d'abord avec sang-froid et avec persévérance.



Moyen de prendre le noyé quand il ne se débat pas.

Nous donnons, pour finir, deux gravures indiquant — les commentaires sont ici superflus — le moyen pratique de monter dans un canot sans crainte de le faire chavirer lorsqu'on vient de faire une « pleine eau »... ou lorsqu'on a eu la maladresse de s'en laisser choir!

Il est certain, en effet, que si on cherche à remonter dans un bateau par le côté, à moins que ce ne soit un chaland, le bateau penche, ne tarde pas à faire eau et à capoter, entraînant avec lui, dans le remous, le maladroit nageur. Il faut donc s'attaquer au bateau par derrière, saisir le bord des deux mains, s'élever lentement, puis, faisant un rétablissement sur les poignets, se hisser dans la barque où l'on est bientôt à l'abri de tout danger.

Les bateaux qui servent aux baignades, longs et plats, ne risquent pas de chavirer. Ils sont, en général, munis d'une échelle qui permet aux baigneurs de remonter facilement sans se livrer à une gymnastique fatiguante et dangereuse parfois pour un nageur fatigué ou saisi de crampes. Il va sans dire que les personnes placées dans le bateau doivent s'empresser de saisir le baigneur s'ils le voient rencontrer de la difficulté pour remonter.

Si l'on a bien voulu suivre le libellé de ces conseils peut-être un peu techniques et d'une description légèrement monotone et que, par la suite, il nous revienne qu'un de nos lecteurs ait pu, grâce à nous, sauver une vie humaine par ces mêmes procédés simples et faciles à retenir.... nous lui serons reconnaissant de nous le faire savoir.

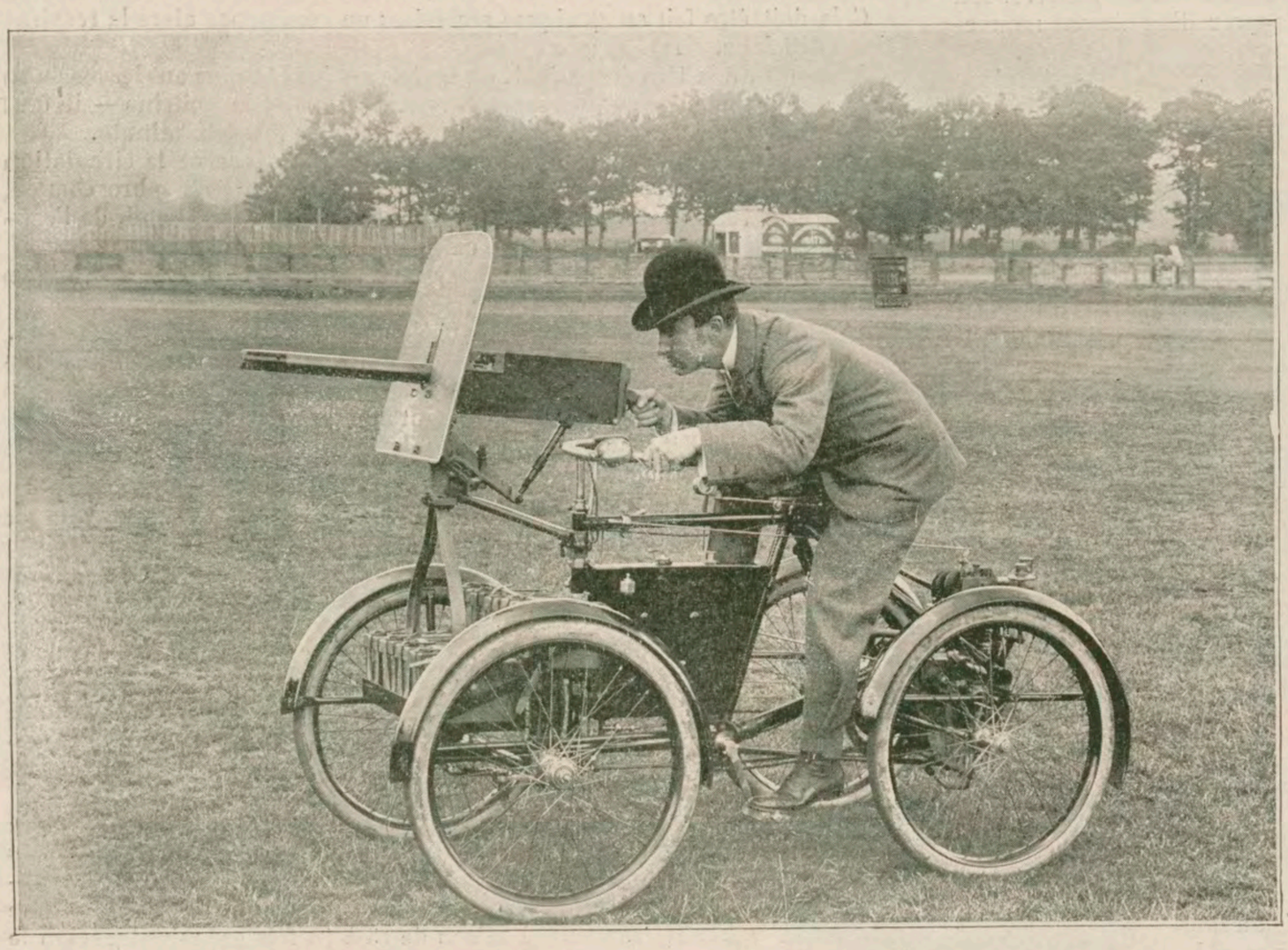
Géo Lange.

Moyen de monter dans un bateau

sans le faire chavirer.

Une Automobile de Guerre

La gravure ci-dessous représente un quadricycle-canon actuellement en expérimentation à l'arsenal de Waddington (États-Unis). C'est un quadricycle à pétrole à l'avant duquel a été fixé, au moyen d'un dispositif spécial, un canon Maxim de petit calibre. Le réservoir à cartouches est placé entre les roues d'avant. Une bouche en acier protège la tête du chauffeur artilleur. Celui-ci tient d'une main son guidon et agit de l'autre sur la manivelle du canon. L'inventeur affirme que cette combinaison est des plus pratiques. Nous nous permettrons d'en douter.



LE RÊVE D'UN CYCLISTE

Bien facile à réaliser : c'est d'avoir, pour presque rien, sa maison à soi, bien indépendante, dans ce magnifique parc de la Faisanderie, à Ablon, qui va se trouver, grâce à la nouvelle gare d'Orléans, à 15 minutes du cœur de Paris. Les terrains s'y vendent à des prix fabuleux de bon marché et l'on pourra facilement, en achetant un ou plusieurs lots, doubler en peu de jours son capital. S'adresser sur place à Ablon ou, 61, rue des Petits-Champs, à Paris.

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Le Père des Démontables.

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

Vital
PNEUMATIQUE

Le Gérant : Victor Voinot.

6441 Corbeil. — Imprimerie Éd. Crété.